

9 2013

€ 4,- · 68239 / ISSN 1610-563X / 36. Jahrgang · Schlütersche Verlagsgesellschaft, Hannover

Das unabhängige Fachmagazin
für Fuhrparkbetreiber



**fuhrpark +
management**

FUHRPARK.DE



Fahrzeugvermarktung: Aufbereitung, Rückgabe, Gutachten

Basis-Wissen Recht:
Grobe Fahrlässigkeit

Fuhrparkmanagement:
Freie Werkstattketten

Transporter:
Ergonomie – immer wichtiger

Ein Angebot nur für gewerbliche Kunden:

SAFETY CARS FÜR IHRE FLOTTE.



Die PEUGEOT Business Line Modelle
mit automatischem Notrufsystem
PEUGEOT Connect SOS.

PEUGEOT EMPFIEHLT TOTAL Kraftstoffverbrauch (kombiniert) in l/100 km: 6,3–4,0; CO₂-Emission (kombiniert) in g/km: 164–105.



EASY PROFESSIONAL LEASING¹ INKL.

- 3 Jahren Garantie
- 3 Jahren Wartungs- und Verschleißarbeiten
- 3 Jahren Mobilitätsgarantie „Professional Assistance“

LEASINGRATE

ab **€ 299,- mtl.²**

für den PEUGEOT 508 SW Business Line e-HDi 115 EGS6 STOP & START

LEASINGRATE

ab **€ 279,- mtl.²**

für den PEUGEOT 5008 Business Line HDi 115

¹Zusätzlich zur Herstellergarantie gelten für 36 Monate bzw. eine Laufleistung von max. 60.000 km die Bedingungen des *optiway*-ServicePlus-Vertrages. ²Ein unverbindliches Leasingangebot der PEUGEOT BANK, Geschäftsbereich der Banque PSA Finance S. A. Niederlassung Deutschland, Siemensstraße 10, 63263 Neu-Isenburg, für Gewerbetreibende: für den PEUGEOT 508 SW Business Line e-HDi 115 EGS6 STOP & START und für den PEUGEOT 5008 Business Line HDi 115 zzgl. MwSt. und Überführungskosten. Die Angebote gelten bei Vertragsabschluss bis 30.09.2013 bei allen teilnehmenden Händlern. Abb. enthalten Sonderausstattung.

PEUGEOT BUSINESS LINE

MOTION & EMOTION



PEUGEOT
PROFESSIONAL

Grenzen ziehen

Liebe Leserin, lieber Leser,



Der Streit um das Kältemittel R1234yf mutiert so langsam zur Posse. Offenbar ist niemand fähig festzustellen, ob sich die Flüssigkeit unter Umständen entzünden kann, wie Daimler behauptet. In der Wissenschaftssendung Nano von 3-sat wurde schon vor Monaten auf die Gefahren des Mittels hingewiesen, insbesondere die Möglichkeit der Entstehung von Flusssäure, einer der ätzendsten Stoffe überhaupt.

Allein das Gefahrenpotenzial von R1234yf sollte doch reichen, dass es vom Markt genommen wird. Denn Unfallabläufe lassen sich ja nicht steuern, und bei der Vielzahl der Crashes ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass es Umstände geben wird, die zu Bränden oder Verätzungen führen. Als Beispiel sei die Kernkraft angeführt, deren Gefahren man ja auch glaubt(e) im Griff zu haben.

Dass man in diesem Streit keine Grenze zieht, dürfte sicherlich an den massiven wirtschaftlichen Interessen liegen, die hinter R1234yf stehen. Die Chemieriesen Du Pont und Honeywell haben viel investiert und sehen ein Riesengeschäft für die Zukunft in Gefahr; viele Hersteller haben sich schon auf die Verwendung des Mittels eingerichtet. Da liegt es nicht fern anzunehmen, dass diese alles tun (werden), um über Lobbyarbeit zum Ziel zu kommen.

Doch eigentlich kann es ja nur eine Maxime geben: Im Sinne der Autofahrer zu handeln, hieße, das Mittel vom Markt zu nehmen. Doch davon ist man trotz Risiken derzeit noch weit entfernt. Man darf gespannt sein, wann Brände und/oder Personenschäden nach Unfällen durch R1234yf öffentlich werden.

Hans-Joachim Mag

Hans-Joachim Mag, Chefredakteur

Inhalt 09-2013

36



Wohin mit dem Alten?

Fahrzeugvermarktung ist keine einfaches Geschäft und wird von immer mehr Spezialisten angeboten. Wir haben uns umgesehen: Wer bietet was?

52



Viele Neuheiten

Die IAA steht vor der Tür und damit die Aussicht auf viele automobiler Neuheiten. Die wichtigsten finden Sie in unserem Messeüberblick.

62



Gesund sitzen

Transporter-Fahrerplätze müssen nicht spartanisch eingerichtet sein. Die Anbieter legen immer mehr Wert auf Ergonomie am Arbeitsplatz.

Editorial 03

Markt

Umfrage: Sabine Neumann fragte nach: „Wann nehmen Sie Ihre Nutzer für Schäden am Dienstwagen in Regress?“	06
Kolumne: Die Bahn ist überall – die Ausfälle am Mainzer Bahnhöfe sind ein bedenkliches Symptom	08
Jede Sekunde zählt: Fahrerassistenzsysteme gibt es jetzt auch als Nachrüstlösung	10
Dataforce: Fuhrparks planen Investitionen	11
Top 5: Die meistgelesenen Meldungen auf www.fuhrpark.de	11
Studie: Firmenwagen sind in Deutschland immer noch Statussymbol	14
Neu positioniert: HLA konzentriert sich auf Fuhrparkmanagement	14
Nicht ganz ungefährlich: KBA testet neues Kältemittel	15
Personalien/Leserbrief	15

Fuhrparkmanagement

Basis-Wissen Recht: Wann ist ein (Nutzer-)Verhalten grob fahrlässig? Dr. Katja Löhr-Müller fasst zusammen	16
Basis-Wissen Steuer: Die Nachweispflichten bei Fahrzeug- ausfuhr und Vorsteuervergütung wurden ausgedehnt	20
Im Trainingslager: Freie Werkstattssysteme machen sich fit für den Flottenmarkt. Und weisen sehr unterschiedliche Trainingsstände auf	24
Interview: Das neue markenunabhängige Werkstattkonzept Easy Auto Service etabliert sich im Flottenmarkt	30
Distanziert: Viele Leasinggesellschaften kooperieren mit freien Werkstätten. Doch halten sie auch mit ihren Vorbehalten nicht hinterm Berg	32
Vermarktung: Remarketing-Dienstleister versuchen mit allen Mitteln, die besten Preise für Gebraucht- wagen zu generieren	36
Aufbereitung: Eine Möglichkeit, Nachzahlungen zu senken, ist die Fahrzeugaufbereitung vor der Rückgabe. Doch lohnt sich der Aufwand?	40

Service

Recht: Der BGH sieht Vertragsklauseln in Mietverträgen als unwirksam an, wenn sie den Vertragspartner unangemessen benachteiligen	46
Aktuelle Urteile	48
Steuer: Musiklehrerin klagte erfolgreich und bekam vollen Fahrtkostenabzug bei verschiedenen Tätigkeiten	50
Service & Reifen: Die Wartungskosten der Minivans	51

Veranstaltungen

AKADEMIE: Das Seminarprogramm 2013 sowie die Termine der Lehrgänge zum „Zertifizierten Fuhrparkmanager“	57
---	----

Fokus

Pkw-IAA in Frankfurt: Von E-Autos und Kombis – die Highlights für Fuhrparkmanager auf der weltgrößten Automesse	52
Wer ist wann vor Ort: Die Ansprechpartner der Großkundenabteilungen	56
Restwerte: Bei den Sportcoupés klappt die Schere weit auseinander	58
Gutachten: Die wichtigsten Aspekte bei der Fahrzeugbegutachtung	60

Transporter

Rückenproblemen vorbeugen: Was einen ergonomisch gestalteten Arbeitsplatz im Transporter ausmacht	62
---	----

Auto+Kosten

BMW Vierer: Aus drei mach' vier	66
Jeep Grand Cherokee: Acht statt fünf	66
Volvo 2014: Taufritsch	67
Range Rover Sport: Abgespeckt	67
Porsche Panamera: E-Hybrid	68
Honda CR-V: Kleiner Diesel	68
Fahrbericht: In der dritten Generation des Octavia macht Škoda Gutes noch besser	69
Fahrbericht: Eigentlich ist der Dreier GT nur der kleine Bruder des Fünfer GT. Doch davon merkt man nicht viel	70
Fahrbericht: Der Jaguar XF Sportbrake hat das Zeug dazu, sich seinen Anteil im Fuhrparkmarkt der Premium-Kombis zu sichern	71
Betriebskosten: Mittelklasse	72

Informationen

Impressum	51
Vorschau	74
Parkplatz	74



Im Rückblick bestens gefahren.

Oft erfahren Fuhrparkmanager erst am Ende ihres Leasingvertrags, ob sie dem richtigen Partner vertrauten. Besonders dann, wenn sich nutzungsbedingte Steinschläge plötzlich zu teuren Lackschäden verwandeln.

Mit den Qualitätssiegeln „Die Faire Fahrzeugrücknahme VMF“ und „Die Faire Fahrzeugbewertung VMF“ sind Sie auf der sicheren Seite. Denn Sie kennen schon vor Vertragsbeginn die günstigen Bedingungen, zu denen Ihre Fahrzeuge am Ende zurückgenommen und bewertet werden. Fair, wirtschaftlich und transparent.



www.vmf-fuhrparkmanagement.de





Sabine Neumann

Selten bis gar nicht

Sabine Neumann fragte nach: „Wann nehmen Sie Ihre Nutzer für Schäden am Dienstwagen in Regress?“

DRÜBER NACHGEDACHT

„Wir haben bisher noch niemanden in Regress genommen. Im Allgemeinen handelt es sich bei den Schäden um ganz normale Dinge, die im Alltag vorkommen können. Mal eine Scheibe, mal ein durchschnittlicher Verkehrsunfall. Es gibt aber auch Fälle, da ist es hart an der Grenze. Dann ist es mir das eine oder andere Mal schon durch den Kopf gegangen, dass wir eigentlich so etwas wie eine Mitarbeiterbeteiligung einführen müssten. Bisher haben wir dann immer wieder davon Abstand genommen, weil uns der richtige Dreh gefehlt hat.“

Herr Zink, Rödl GmbH, Nürnberg

SCHADENZUNAHME

„Bisher haben wir in dieser Hinsicht noch nichts gemacht. Doch wir sind gerade dabei, die Car policy neu aufzustellen, und da wird das Thema Regress auch neu geregelt. Die Schäden an den Fahrzeugen haben in letzter Zeit massiv zugenommen. Dabei handelt es sich häufig um Kratzer, Beulen oder Schäden im Innenraum, die durch eine mangelhafte Ladungssicherung zustande gekommen sind. Das sind alles Dinge, die die Fahrer beeinflussen können.“

Bisher war es so, dass bei der Leasingrückgabe ein Dekra-Gutachten gemacht wurde. Die dabei festgestellten Schäden wurden dann vom Unternehmen übernommen. Doch jetzt möchte man mehr auf den Fahrer einwirken, indem es ein Limit geben wird, bis zu dem die Kosten unternehmensseitig getragen werden. Was darüber hinausgeht, geht dann auf Rechnung des Mitarbeiters. Allerdings wird es zuvor immer eine Rücksprache und ein Gespräch mit der Geschäftsführung geben.

Mit dieser Neuregelung wissen die Mitarbeiter aber zumindest, dass möglicherweise Kosten für sie entstehen könnten. Davon erhoffen wir uns, dass sie künftig sorgsamer mit den Fahrzeugen umgehen werden.“

Manfred Mörke, Witex AG, Augustdorf

DER VERTRAG GILT

„Bei uns haften die Mitarbeiter, wenn das nicht eingehalten wird, was im Dienstwagen-Nutzungsvertrag steht. Dort ist beispielsweise geregelt, dass niemand unter 21 Jahren das Fahrzeug nutzen darf. Führt dann doch der Sohn oder die Tochter und es kommt auch unverschuldet zu einem Unfall, dann beteiligen wir den Nutzer an den Kosten. Das gilt auch bei der Ehefrau oder Partnerin, wenn diese nicht offiziell eingetragen ist. Verursacht der Dienstwagennutzer selbst Schäden unter Alkoholeinfluss, dann wird er ebenso in Regress genommen wie bei allem, was mit Führerscheinentzug zu tun hat. Das gilt auch, wenn es in der Zeit ohne Fahrerlaubnis zu einem Schaden kommt, weil der Mitarbeiter sich von jemandem in seinem Auto fahren lässt.“

Glücklicherweise kommt es sehr selten vor, dass wir jemanden in Regress nehmen müssen. Wir können uns auf unsere Mitarbeiter absolut verlassen.“

Heinrich Aust, Alfred Clouth Lackfabrik GmbH & Co. KG, Offenbach am Main

NOCH NICHT PASSIERT

„Keiner der Mitarbeiter wird von uns in Regress genommen. Es gibt zwar Fälle, in denen wir ernsthaft darauf hinweisen, dass die Höhe der Schäden nicht mehr im Normalbereich liegt. Wir erhoffen uns dadurch, dass der Mitarbeiter

sein Verhalten ändert. Aber finanzielle Belastungen sind bisher noch keinem unserer Fahrer entstanden.“

Allzu häufig haben wir das Problem aber auch nicht. Es kommt schon mal vor, dass es kleinere Macken und Beulen gibt. Aber wie soll man nachweisen, ob der Mitarbeiter das selbst war oder jemand anderes? Selbst bei den häufiger vorkommenden Glasschäden durch Steinschlag hat man wenige Möglichkeiten. Man kann nur immer wieder darauf hinweisen, ausreichend Abstand zu halten. Eine Ausnahme bei der Mithaftung gibt es allerdings doch: Kommt es bei Privatfahrten mit dem Dienstwagen zu einem selbst verschuldeten Unfall, dann haben wir eine kleine Mithaftung vereinbart. Aber auch die musste bisher nur äußerst selten in Kraft treten.“

Hans Gallmeier, Rodenberg Fenster- und Türentechnik GmbH, Porta Westfalica

GESPRÄCH SUCHEN

„Wir nehmen unsere Mitarbeiter nur bei grober Fahrlässigkeit in Regress. Schließlich erwarten wir von unseren Dienstwagennutzern, dass sie auf der Autobahn unterwegs sind und unsere Produkte an den Kunden bringen. Das heißt, ihr Auto ist ihr Arbeitsplatz. Und bei so vielen Kilometern im Jahr kann es schon mal zu einem Schaden kommen. Deshalb ist es für uns auch selbstverständlich, die Kosten der Reparatur zu tragen. Wir sind da großzügig und übernehmen selbst so etwas wie eine Fehlbetankung – natürlich nicht ohne vorher das Gespräch mit dem Mitarbeiter gesucht zu haben.“

Willfried Illian, Halfen GmbH & Co. KG, Langenfeld

„Bisher haben wir immer wieder davon Abstand genommen, weil uns der richtige Dreh gefehlt hat“

*Jetzt neu entdecken!
Mit unbezahlbarer
Sonderausstattung.*



FORD MONDEO **> Ford EOnetic-Technologie**

Richtig gelesen: Gönnen Sie sich eine Sonderausstattung und zahlen Sie dafür keinen Cent extra! Das bedeutet ein kostenfreies Upgrade um eine ganze Ausstattungsklasse. Auch erhältlich als neue Ford Mondeo Business Edition mit einer Vielzahl innovativer Features, die den Mondeo zum Highlight Ihrer Flotte machen. Und durch die herausragende Effizienz seiner EOnetic-Varianten mit 1,6 l oder 2,0 l TDCi-Dieselmotor wird er für Sie nahezu unersetzlich. Wetten? Mehr Informationen bei Ihrem teilnehmenden Ford Partner oder unter 0800-80408046*. ford.de/firmenkunden



Kraftstoffverbrauch (in l/100 km nach VO (EG) 715/2007 und VO (EG) 692/2008 in der jeweils geltenden Fassung): 10,9–5,0 (innerorts), 6,0–3,9 (außerorts), 7,7–4,3 (kombiniert). CO₂-Emissionen: 179–112 g/km (kombiniert).

Abbildung zeigt Wunschausstattung gegen Mehrpreis. *Kostenlos aus dem deutschen Fest- und Mobilfunknetz.



Eine Idee weiter



Hans-Joachim Mag,
Chefredakteur



Schein und Sein

VON HANS-JOACHIM MAG

*Nach außen trägt man
aber das Deckmäntelchen
von Service und Kunden-
orientierung*

Deutschland staunt über die Bahn. Am Mainzer Hauptbahnhof ging im August tagsüber wenig und abends nichts, es fehlten Fahrdienstleiter. Der Vorstandsvorsitzende der DB Netz gab sich zerknirscht; die Politik wurde nervös angesichts der nicht endenden Krise am Mainzer Bahnhof. Runde Tische wurden eingerichtet, es wurde geredet.

Reden ist das was man gut kann in diesem Staat. Arbeitskreise, runde Tische, Konferenzen und so weiter, gemäß dem Motto: Und wenn man nicht mehr weiter weiß, gründet man 'nen Arbeitskreis. Gehandelt wird leider nicht. Oder höchstens unter der Maßgabe der Profitoptimierung.

So auch bei der Bahn. Seit Jahren wird das Unternehmen zugrunde gekürzt. Stellen gestrichen, offene nicht wieder besetzt. Die übrig gebliebenen Mitarbeiter müssen stemmen, was zuvor die doppelte Belegschaft leistete.

Ein Mitarbeiter erzählte „Spiegel online“ dies ganz offen und gab zu verstehen, dass die Lage nicht nur in Mainz mehr als kritisch ist: überforderte Bahner mit viel zu viel Verantwortung, zu engen Dienstplänen, Überstunden, Doppelschichten.

In den Stellwerken wird nicht geredet, da wird ums Überleben gekämpft zwischen Burnout und Stress – und das bei mieser

Bezahlung. Derweil finden woanders runde Tische statt, wird medienwirksam gekrisenmanagt, posiert, geheuchelt. Denn die, die immer nur reden, sind diejenigen, die der Bahn ein unbeugsames Gewinn-diktat auferlegt hatten und nun so tun, als hätten sie mit der Krise nichts zu schaffen.

Doch Vorsicht! Wer über die Bahn lacht, der sei auf andere Branchen verwiesen, wo seit einiger Zeit ähnliches passiert – etwa im Gesundheitssystem. Und in nicht wenigen privatwirtschaftlichen Unternehmen läuft es nicht anders. Sie als ein auf Service angewiesener Fuhrparkmanager können da sicherlich ein Lied von singen.

Gedacht und gehandelt wird zu oft in Maßstäben des Profits, nach außen trägt man aber das Deckmäntelchen von Service und Kundenorientierung.

Schein und Sein in Deutschland 2013.



Bereit für die Business Mobility der Zukunft. AlphaElectric. Die umfassende Lösung für Elektromobilität.

In nur drei Schritten ermöglicht AlphaElectric die reibungslose Integration von eMobility in Ihre bestehende Flotte: Zunächst ermitteln wir, welches Elektrofahrzeug für Ihren Einsatzzweck am besten geeignet ist. Im zweiten Schritt definieren wir die optimale Ladeinfrastruktur. Abschließend wählen Sie aus flexibel kombinierbaren Zusatzleistungen. Die Mobilität der Zukunft – einfach, effizient und individuell auf Ihre Bedürfnisse zugeschnitten.

Mehr Information unter alphabet.de/alphaelectric



Besuchen Sie uns auch auf
facebook.com/alphabetbusinessmobility

Alphabet

Jede Sekunde zählt

Fahrerassistenzsysteme gibt es jetzt auch als Nachrüstlösung.

Abstandswarngerät, Spurassistent und Fußgängerkollisionswarner bei Tageslicht inklusive Fahrraderkennung: Mobileye soll das „dritte Auge“ des Fahrers sein.



VON CLEMENS VELTEN

Nur ein kurzer Blick in den Rückspiegel oder auf das Navi und schon sind einige Sekunden vergangen, in denen das Fahrzeug „blind“ weiterfährt. Bei Tempo 100 bedeuten zwei Sekunden Ablenkung 60 Meter Blindfahrt. „93 Prozent aller Verkehrsunfälle sind auf das Fehlverhalten von Straßenteilnehmern zurückzuführen“, erklärt Michael Turner von Mobileye Germany. Dabei spielt Unachtsamkeit die größte Rolle, hat eine amerikanische Studie ergeben. Nahezu 80 Prozent aller Unfälle sind auf Nachlässigkeit des Fahrers bis zu drei Sekunden vor einem Zusammenstoß zurückzuführen, ergab eine Studie der National Highway Traffic Safety Administration in den USA. Um eine drohende Kollision zu verhindern, zählt jede Sekunde. Mit einer Warnmeldung 1,5 Sekunden vor einem Zusammenstoß könnten 90 Prozent aller Auffahrunfälle verhindert werden, ergab eine Studie der Daimler AG.

Hier setzt Mobileye mit seiner Assistenzlösung an. Die Herzstücke der Anlage sind die intelligente Kompaktkamera und der selbst entwickelte „Eye-Q-Chip“, die sich auch in vielen Assistenzsystemen der Automobilhersteller befinden. Indem die Kamera das Geschehen vor dem Fahrzeug ständig im Blick behält, fungiert Mobileye für den Fahrer quasi als unermüdliches und immer wachsame dritte Auge.

Bei potenzieller Gefahr gibt das Gerät ein akustisches und optisches Signal über einen kleinen Monitor, dem so genann-

ten „Eye Watch“, oder per Bluetooth auf einem Smartphone wieder. Mobileye ist in der Lage, Fahrzeuge, Fußgänger sowie Fahrrad- und Motorradfahrer zu erkennen und nach Gefahrenpotenzial zu klassifizieren. Dabei werden Position, Entfernung und Geschwindigkeit möglicher Hindernisse in Echtzeit berechnet und ausgewertet. Eine Warnung erfolgt bis zu 2,7 Sekunden vor einer eventuellen Kollision mit einem vorausfahrenden Fahrzeug und zwei Sekunden vor einer Kollision mit einem Fußgänger. Genug Zeit für den Fahrer, um einen Bremsvorgang einzuleiten und einen Zusammenprall abzuwenden oder zumindest abzuschwächen.

Mobileye bietet neben der vorausschauenden Kollisionswarnung noch weitere Features. So unterstützt es den Fahrer mittels optischer und akustischer Warnsignale dabei, einen ausreichenden Sicherheitsabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug einzuhalten und meldet sich bei einem unbeabsichtigten (ohne Betätigung des Blinkers) Fahrspurwechsel. Eine Verkehrsschilderererkennung sorgt dafür, dass der Fahrer immer über die aktuell herrschende Geschwindigkeitsbegrenzung informiert ist. Die intelligente Aufblendlichtsteuerung blendet das Fahrlicht automatisch auf und ab, ohne den entgegenkommenden und vorausfahrenden Verkehr zu stören. Die komplette Technik steckt dabei in einem Gerät, das nicht größer als eine Digitalkamera ist. Im Gegensatz zu den Assistenzsystemen ab Werk ist der Mobileye-Assistent kein intelligenter Tempomat, kann keine Notbremsfunktion einleiten und gibt keine Lenkimpulse - er ist ein reines Warngerät für den Fahrer.

Laut Turner von Mobileye Deutschland lassen sich auch Fuhrparkkosten mit dem Einsatz des Nachrüstassistenten einsparen. So hat Coca Cola Hellenic, laut Turner, neben gesunkenen Unfallkosten um 37 Prozent auch Einsparungen bei den Treibstoffkosten (40 Euro pro Fahrzeug, pro Monat) aufgrund des geänderten Fahrverhaltens verzeichnen können.

Das Assistenzsystem funktioniert in jedem Fahrzeug. Die Vernetzung mit Tachosignal, Blinker und Bremsimpulsgeber bedarf des festen Einbaus durch einen Fachmann. Das Gerät kann rückstandslos aus dem Fahrzeug entfernt werden. Der Preis von rund 1.000 Euro erhöht sich damit, je nach Fahrzeug, um etwa 200 Euro.

Foto: Mobileye

Fuhrparks planen Investitionen

Dataforce: Die Pläne der Fuhrparkleiter in Deutschland.



Foto: VRD

Entgegen der aktuell rückläufigen Neuzulassungszahlen gibt es für die nächsten zwölf Monate wieder deutlich mehr Erweiterungs- als Verkleinerungsabsichten in deutschen Fuhrparks, wie das Marktforschungsinstitut Dataforce nun mitteilt. Von den insgesamt 17.627 im ersten Halbjahr 2013 befragten Fuhrparkleitern planen fünf Prozent eine Vergrößerung des Fuhrparks durch mindestens einen Pkw innerhalb der nächsten zwölf Monate. Unter den Fuhrparkverantwortlichen, deren Flotte bereits mindestens einen Pkw im Bestand haben, beabsichtigen drei Prozent eine Verkleinerung um mindestens einen Pkw. Den Austausch von mindestens einem Pkw plant allerdings fast ein Drittel dieser Befragten.

Wenn man diese Frage auf die verschiedenen Fuhrpark Größenklassen herunter bricht, zeigt sich ein etwas anderes Bild. Unter den kleinen mit mindestens einem Pkw im Bestand (1 bis 9 Fahrzeuge), die 41 Prozent der Umfrage ausmachten, sind die Austauschabsichten deutlich bescheidener. In dieser Gruppe planen nur 18 Prozent einen Pkw-Austausch.

Die Fuhrparkleiter mit zehn bis 49 Fahrzeugen, die rund die Hälfte der Umfrageteilnehmer stellten, schmieden hingegen investitionsfreudigere Pläne für die kommenden zwölf Monate. Hier planen sechs Prozent eine Vergrößerung um mindestens einen Pkw, drei Prozent eine Verkleinerung sowie 35 Prozent einen Austausch vor.

Bei den großen Flotten (ab 50 Fahrzeugen) fallen die Zahlen am deutlichsten aus. Hier planen 13 Prozent die An-

schaffung von mindestens einem Pkw. Von den Flotten dieser Größenklasse planen fast drei Viertel (68 %) einen Pkw-Austausch, lediglich fünf Prozent eine Verkleinerung der Pkw-Flotte.

Unter anderem liegt der Zahlenunterschied zwischen den kleineren und mittleren Flotten gegenüber den größten natürlich daran, dass die Absicht, mindestens ein Fahrzeug auszutauschen, wahrscheinlicher wird, je mehr einzelne Fahrzeuge vorhanden sind. Ein weiterer bestimmender Faktor ist der im Bereich der größeren Flotten deutlich höhere Leasinganteil. Dieser liegt in der gleichen Erhebung bei Flotten mit mehr als 50 Pkw beispielsweise bei gut 80 Prozent, wohingegen in kleineren Flotten mit weniger als zehn Pkw nur in der Hälfte aller Fälle überhaupt Leasing eingesetzt wird.

Auch die Anzahl der geleasteten Fahrzeuge steigt kontinuierlich mit der Größe der Flotte. Da im Flottenbereich zusätzlich häufiger Kilometerleasing als Restwertleasing eingesetzt wird, überrascht es wenig, dass die Tauschintervalle in den großen Flotten kürzer sind und somit mehr Austauschvorgänge geplant sind als in Unternehmen mit einem kleineren Fahrzeugbestand.

Diese Ergebnisse zeigen deutlich, wie dynamisch der relevante Flottenmarkt nach wie vor ist. Fahrzeuge werden deutlich schneller ausgetauscht als im Privatmarkt. Dataforce befragt regelmäßig Fuhrparkleiter in Deutschland, ob sie in den kommenden zwölf Monaten eine Vergrößerung oder Verkleinerung ihres Fuhrparks, oder einen Austausch von Fahrzeugen planen.

TOP-5

der meistgelesenen Artikel auf www.fuhrpark.de



Fahrtenbuch online

Die immer stärkere Vernetzung ist einer der Top-Trends bei neuen Pkw-Modellen. Aber auch Fahrer alter Autos müssen nicht außen vor bleiben, denn künftig lässt sich der Anschluss an die weltweite Datenwelt nachrüsten. Das ist praktisch – aber unter Datenschutzgesichtspunkten auch problematisch.

www.fuhrpark.de/datenwelt

Mercedes und BMW erholen sich

Viel Licht und Schatten zeigten die Zulassungszahlen im relevanten Flottenmarkt im Juli. Während die beiden stärksten Marken VW (-9,4 %) und Audi (-15 %) gegenüber dem Vorjahresmonat stark einbüßten, konnten sich Mercedes-Benz (+7,9 %) und BMW (+2,3 %) verbessern. Noch besser lief es sogar beim Aufsteiger des Jahres Seat: Die VW-Tochter konnte auch im Juli ein sattes Plus von 54,1 Prozent einfahren und rangiert mit 1.054 verkauften Einheiten auf Platz neun der Statistik von Dataforce. Auch Mazda konnte sich wieder über ein außergewöhnliches Plus freuen und legte um 53 Prozent zu, während bei Opel die Talfahrt mit einem Minus von 11,3 Prozent weiter anhält.

www.fuhrpark.de/erholung

Du verdienst, was Du fährst

Firmenwagen bleiben Statussymbole. An ihrer Preisklasse lässt sich nicht nur die Position des Fahrers im Unternehmen, sondern auch sein Verdienst ablesen. Auch gibt es einen Zusammenhang zwischen Automarke und Höhe des Gehalts, so eine aktuelle Studie.

www.fuhrpark.de/status

Prädikat: Besonders öko

Gleich drei Autos teilen sich den ersten Platz des neuen Öko-Rankings des Verkehrsclubs VCD: Die baugleichen Erdgas-Drillings VW Eco Up, Seat Mii Ecofuel und Skoda Citigo CNG Green Tec liegen an der Spitze der Auto-Umweltliste. In den Top Ten haben die Alternativen zu Benzin und Diesel die Nase vorn: Neben drei kleinen Benzinern finden sich vier Gas- und fünf Hybridfahrzeuge unter den Umweltbesten.

www.fuhrpark.de/umweltliste

Neuer Passat schon im Mai

Die neuen Modelle des VW Passat kommen als Variant und als Limousine bereits im Mai 2014 auf den Markt, nicht erst im August. Wie die Zeitschrift „Auto Bild“ berichtet, folgen 2015 demnach der Alltrack, ein langer Passat für China, der Passat R-Line, die 4-Motion-Modelle und der Passat PHEV mit Plug-in-Hybrid. Eine Coupé- oder Cabrio-Variante wird es nicht geben, dafür komplettiert 2016 der neue VW CC das Angebot.

www.fuhrpark.de/neu

Vision erfüllt.

Die neue S-Klasse.

Mit der Erfindung des Automobils haben wir die Welt revolutioniert.
Jetzt revolutionieren wir das Automobil. Erneut.
www.mercedes-benz.de/geschaeftskunden



Eine Marke der Daimler AG

Kraftstoffverbrauch innerorts/außerorts/kombiniert: 14,1–6,6/8,1–4,7/10,3–5,5 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 242–146

Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebots, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen verschiedenen Fahrzeugen.
Anbieter: Daimler AG, Mercedesstraße 137, 70372 Stuttgart



Mercedes-Benz

g/km; Effizienzklasse: F-A.

zeugtypen. Das abgebildete Fahrzeug enthält Sonderausstattungen.

HLA positioniert sich neu

Konzentration auf Fuhrparkmanagement



Im Rahmen ihrer strategischen Neuausrichtung positioniert sich die Hannover Leasing Automotive GmbH (HLA) zukünftig unter dem neuen Markennamen

„HLA Fleet Services“ als Dienstleister für Fuhrparkmanagement. Durch die Einstellung des Leasing-Neugeschäfts zum 30. Juni 2013 habe man nun auch faktisch die Voraussetzung geschaffen, um als unabhängiger und neutraler Fuhrparkmanager zu agieren.

Dabei komme der HLA die langjährige Expertise im Fullservice-Leasinggeschäft und die damit verbundenen Marktkontakte zugute. HLA Fleet Services könne bei der weiteren Entwicklung auf der bestehenden Infrastruktur aus erfahrenen Mitarbeitern, ausgereiften Prozessen sowie einer modernen und flexiblen Fuhrparkmanagement-Software bauen, wie das Unternehmen mitteilt.

Das Leistungsspektrum von HLA Fleet Services erstreckt sich nun von der Konsolidierung heterogener Multi-Supplier-Fuhrparks über spezielle Module wie etwa Wartungs-, Reparatur-, Reifen-, Kraftstoffmanagement bis hin zu kundenindividuellen Services. Die Fuhrparkmanagementleistungen werden für Pkw, Lkw und Sonderfahrzeuge erbracht.

Head-Up-Display vom Handy

Mit einem sogenannten Head-Up-Display (HUD) bringt Garmin ein neues Zubehör für Smartphones auf den Markt, das Fahrthanweisungen auf der Windschutzscheibe darstellt. Das Nachrüst-HUD (149 Euro) wird auf dem Armaturenbrett befestigt. Das Gerät projiziert unter anderem die momentane Geschwindigkeit, aktuelle Staumeldungen und die empfohlene Fahrspur auf eine vorher an der Frontscheibe anzubringende Reflektorfolie. Alternativ lässt sich ein kleiner Plastikreflektor direkt auf dem HUD anbringen. Dann lässt sich das HUD auch in Autos ohne Reflektorfolie benutzen.

Zur Nutzung ist jedoch ein Smartphone notwendig, auf dem entsprechende Garmin-Navigations-Apps installiert sein müssen. Die Verbindung erfolgt drahtlos per Bluetooth, die Sprachausgabe wahlweise über die Lautsprecher des Smartphones oder über die im Auto verbauten Lautsprecher.

Du verdienst, was du fährst

Firmenwagenmonitor Deutschland 2013: Dienstautos bleiben Statussymbole.



Foto: rangizz

Für die einen ein Statussymbol, für die anderen Gebrauchsgegenstand für Kundenbesuche: der Dienstwagen. Allerdings gilt auch immer noch: Wer einen Dienstwagen fahren darf, hat es schon ins mittlere Management geschafft oder braucht ihn berufsbedingt wie im Vertrieb oder Außendienst. Mit dem Einkommen steigt auch die Wahrscheinlichkeit eines Dienstwagens an. Ab 70.000 Euro Jahresverdienst fahren 40 Prozent der beschäftigten auf Unternehmenskosten, verdient ein Manager mehr als 200.000 Euro, verfügt er in 70 Prozent der Fälle über einen Firmenwagen, so der aktuelle Firmenwagenmonitor der Compensation-Online Services GmbH.

Der Hamburger Dienstleister hat in seiner Datenbank mit 250.000 Gehaltsdatensätzen 33.000 Arbeitsverhältnisse der letzten zwölf Monate analysiert, denen ein Firmenwagen zur privaten Nutzung überlassen wird. Die Untersuchung zeigt aber auch einen direkten Zusammenhang zwischen Höhe des Einkommens und bevorzugter Automarke auf: Wer 275.000 Euro im Jahr verdient, fährt einen Porsche zum Preis von knapp 100.000 Euro. Bei einem Jahresgehalt von 56.000 Euro muss ein Skoda reichen.

Im Management und im Vertrieb werden am häufigsten Firmenwagen gefahren: So verfügen 75 Prozent aller Vertriebschefs über einen Dienstwagen, unter den Geschäftsführern sind es 64 Prozent. Fachkräfte mit Firmenwagen sind immer noch die Ausnahme, außer

sie sind als Pharmareferenten (79 %) oder Außendienstmitarbeiter im Konsum- und Gebrauchsgüterbereich (74 %) unterwegs. Im Vertrieb bekommt jede vierte Fachkraft die begehrte Nebenleistung.

MÄNNLICHES INCENTIVE

Nur jede dritte Frau in einer Führungsposition fährt einen Firmenwagen, aber jeder zweite Mann. Bei den Fachfunktionen sind es knapp vier Prozent der Frauen, aber 13 Prozent der Männer. Dazu kommt, dass die Autos der Männer teurer als die ihrer Kolleginnen sind. Auf 47.000 Euro beläuft sich im Schnitt der Anschaffungswert der Autos männlicher Führungskräfte, bei Frauen sind es 8.000 Euro weniger. Auch unter Fachkräften sind die Autos der Männer mit durchschnittlich 34.000 Euro um 6.000 Euro teurer als die der Frauen.

Die beliebtesten Marken bei Firmenwagen sind Volkswagen (28 %), Audi (21 %) und BMW (13 %). Auch Porsche ist vertreten, allerdings nur mit 0,2 Prozent aller Firmenwagen. Am häufigsten werden Firmenwagen in der Bauwirtschaft (31 Prozent), in der Pharmaindustrie sowie in IT-Systemhäusern (28 %) gefahren. Aber auch in der Unternehmensberatung und der Telekommunikationsindustrie (je 19 %) gibt es überdurchschnittlich viele Firmenwagen. In der Öffentlichen Verwaltung und Forschungsinstituten sind Dienstwagen die Ausnahme (2 %).

Personalien

Die Masternaut Deutschland GmbH erweitert ihre Geschäftsführung und ernennt **Dr. Susanne Kirsch** (Foto 1) als kaufmännische Geschäftsführerin. In ihrer neuen Position übernimmt sie die Verantwortung für die Bereiche Human Resources, Finanzen und Recht, Mergers & Acquisitions sowie die strategische und kaufmännische Betreuung von Großkundenprojekten übernehmen. Kirsch ist bereits seit 2010 als Prokuristin im Unternehmen tätig. Neben den Bereichen Finance und Controlling lagen auch die Optimierung interner Prozesse sowie die Implementierung eines neuen ERP-Systems in ihrem Verantwortungsbereich.

Dr. Martin Stremplat (Foto 2) ist seit August neues Mitglied der Geschäftsführung bei der Alphabet Fuhrparkmanagement GmbH in München. Er verantwortet dort als Chief Financial Officer (CFO) den Finanzbereich des Unternehmens. Gemeinsam mit dem Vorsitzenden der Geschäftsführung, **Marco Lessacher**, wird er künftig die BMW-Tochter leiten. Der 46-Jährige tritt die Nachfolge von Eberhard Schrempf an. Dr. Stremplat war bereits für verschiedene Bereiche innerhalb der BMW Group zuständig, unter anderem als CFO bei BMW Financial Services Nordamerika.



1



2

Nicht ganz ungefährlich

Das neue Kältemittel für Auto-Klimaanlagen ist gefährlicher als der zuvor eingesetzte Stoff. Das hat nun das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) in Tests belegt. Unmittelbare Gefahr für Fahrer der betroffenen Modelle bestehe aber wohl nicht. Denn auch die Tests des KBA brachten keine endgültige Klärung. Nach Angaben der Behörde geht von dem 1234yf genannten Stoff zwar keine Gefährdung im Sinne des Produktsicherheitsgesetzes aus, generell hält sie ihn aber für gefährlicher als das alte Kältemittel. Die Experten empfehlen in ihrem nun veröffentlichten Zwischenbericht daher weitere Untersuchungen.

Die Tests wurden an den vier bislang absatzstärksten Fahrzeugen durchgeführt, für die das neue Kältemittel zurzeit zugelassen ist: dem Hyundai i30, dem Subaru Impreza, der Mercedes B-Klasse und dem Opel Mokka. Die Experten haben für die Modelle mehrere Unfallszenarien mit ansteigendem Risikopotential untersucht. Während bei den beiden ersten Stufen keine Entflammungen des Kältemittels auftraten und nur geringe Mengen an ätzender Flusssäure freigesetzt wurden, ging in der dritten Stufe eines der Testfahrzeuge in Flammen auf. Bei zwei weiteren Modellen kam es zum Austritt größerer Mengen von Fluorwasserstoff, der bei Kontakt mit Wasser zu Flusssäure wird.

Bei den Szenarien der Stufe eins und zwei wurden die realen Testergebnisse des 40-km/h-Tests beziehungsweise leicht stärkere Beschädigungen zugrunde gelegt. In der dritten Stufe wurden entsprechend eines „Worst-Case-Szenarios“ zur Risikoermittlung allerdings nicht die zuvor mit allen Fahrzeugen durchgeführten realen Crashtest-Ergebnisse zugrunde gelegt. Stattdessen hat man schwerere Schäden angenommen, wie sie etwa durch Alterung des Leitungsmaterials oder höhere Aufprallgeschwindigkeiten entstehen würden. Auch die mit der Weiterentwicklung der Motorentechnik steigenden Temperaturen im Motorraum flossen ein.

Dennoch geht das KBA ins einer offiziellen Stellungnahme davon aus, dass keine hinreichenden Nachweise vorliegen, „die den Verdacht auf das Eintreten einer ernststen Gefahr im Sinne des Produktsicherheitsgesetzes bei den getesteten Fahrzeugtypen soweit erhärten, dass unmittelbar eingreifende Maßnahmen angezeigt wären.“ Ein Verbot der Fahrzeuge mit 1234yf gibt es daher nicht. Es greife vielmehr weiterhin die Verantwortung der Hersteller für die Sicherheit ihrer Produkte, so das KBA.

Aufgrund der Vergleichsmessungen mit dem bisherigen Kältemittel R134a in Stufe 3 betont die Behörde jedoch, dass das Sicherheitsniveau von Kraftfahrzeugen durch den Einsatz von R1234yf tendenziell verschlechtert werde.

Tagesaktuelle Nachrichten
aus dem Fuhrparkmarkt auch unter:
fuhrpark.de/news/der-markt



Leserbrief

Nie ohne Reserverad

Viele Fahrzeughersteller statten ihre Wagen mit pannensicheren Reifen oder Noträdern aus. Nach meinen Erfahrungen ein untragbarer Zustand für einen auf Langstrecke eingesetzten Wagen.

Die von Ihnen zitierten Fuhrparkleiter sprechen meistens nur über Fahrzeugeinsätze im „Nahverkehr“. Will man jedoch von Köln nach München fahren und hat einen Termin einzubalten, dann geht es ohne ein vollwertiges Reserverad nicht.

Was machen Sie aus einer Reifenpanne am Freitag, wenn viele Werkstätten schon bald schließen und die Beschaffung des erforderlichen Ersatzreifens erst am Montag erfolgen kann? Ein Wagen ohne ein vollwertiges Reserverad ist kein Langstreckenfahrzeug, egal in welcher Kategorie der Pkw angesiedelt ist.

Friedrich-Robert Küchler
Leverkusen-Opladen

Grob fahrlässig?

Wann ist ein (Nutzer-)Verhalten grob fahrlässig?

Dr. Katja Löhr-Müller fasst zusammen.



VON DR. KATJA LÖHR-MÜLLER

Ob und in welchem Umfang der Mitarbeiter haftet, ist nach den Gesamtumständen zu ermitteln

Fahrzeugschäden im Fuhrpark eines Unternehmens stellen oft einen hohen Kostenfaktor dar. Auch wenn die Flotte vollkaskoversichert ist, heißt das noch lange nicht, alle Schäden über die Versicherung abwickeln zu können. So muss eine Kaskoversicherung bei bestimmten Fallkonstellationen nicht eintreten und selbst wenn, drohen als Konsequenz bei zu vielen Versicherungsschäden höhere Prämien. Fuhrparkverantwortliche sollten daher Kenntnis darüber haben, ob und wie Dienstwagenfahrer für von ihnen zu vertretene Fahrzeugschäden zur Kasse gebeten werden können.

Wurde durch einen Unfall oder in sonstiger Weise der Firmenwagen beschädigt, ist zunächst das Wichtigste, von dem verantwortlichen Fahrer eine genaue Schadenmeldung zu erhalten. Diese sollte unbedingt schriftlich erfolgen, auch wenn der Schaden zuvor bereits telefonisch mitgeteilt worden ist. Denn nur, wenn der Sachverhalt umfassend und klar dargestellt wurde, kann ermittelt werden, ob und in welchem Umfang ein vorwerfbares Verhalten des Dienstwagenfahrers vorliegt. Wichtig ist hierbei auch die Frage, ob sich der Schaden anlässlich einer Dienstfahrt ereignete oder ob das Fahrzeug berechtigterweise privat genutzt wurde, da dies unterschiedliche Haftungsfolgen auslöst.

Schadenausgleich

Kommt es während einer Dienstfahrt zu einem Schaden an dem Firmenwagen oder beschädigt der Fahrzeugnutzer dabei ein anderes Fahrzeug, greift zu Gunsten des Mitarbeiters das so genannte Arbeitnehmerhaftungsprivileg, auch innerbetrieblicher Schadenausgleich genannt. Danach ist nach ständiger

Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts die Haftung eines Arbeitnehmers für alle Tätigkeiten eingeschränkt, die durch den Betrieb veranlasst sind und aufgrund des Arbeitsverhältnisses geleistet werden.

Ursprünglich waren diese Grundsätze anlässlich gefahrgeneigter Tätigkeiten von Arbeitnehmern entwickelt worden. Ist ein Arbeitnehmer auf Grund seiner Arbeitsleistung einem erhöhten Schadenverursachungsrisiko ausgesetzt, soll er nicht nach den üblichen Haftungsgrundsätzen des Zivilrechts zur Verantwortung gezogen werden. Die Nutzung eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr beinhaltet ein solches erhöhtes Schadenrisiko, so dass das Haftungsprivileg auch für die Teilnahme am Straßenverkehr gilt - aber eben nur, wenn die Teilnahme betrieblich bedingt ist, wie es bei einer Dienstfahrt immer der Fall ist.

Ob und in welchem Umfang der Mitarbeiter haftet, ist nach den Gesamtumständen zu ermitteln. Wesentliche Kriterien sind dabei der Grad des Verschuldens, die Höhe des eingetretenen Schadens, das Arbeitseinkommen und die Stellung des Mitarbeiters im Unternehmen. Ebenso von Bedeutung ist, ob der Schaden über eine vom Unternehmen abgeschlossene Versicherung abgewickelt werden kann und wenn keine zumutbare Versicherung abgeschlossen wurde, diese jedoch theoretisch einstandspflichtig wäre.

Welches Verschulden?

Verschulden kann in den unterschiedlichsten Variationen vorkommen. Nicht nur wer vorsätzlich handelt, sondern auch fahrlässiges Handeln ist schuldhaft. Fahrlässig handelt nach dem Gesetz, wer die erforderliche Sorgfalt außer Acht lässt. Es kommt dabei nicht auf die im Verkehr tatsächlich übliche, sondern auf die „erforderliche“ Sorgfalt an. Das Arbeitsrecht unterscheidet hierbei im Wesentlichen zwischen leichter, mittlerer und grober Fahrlässigkeit. Gerade die Feststellung einer groben Fahrlässigkeit bei dem betrieblichen Einsatz von Fahrzeugen ist für Unternehmen von besonderer Bedeutung, kann doch hier neben dem vorsätzlichen Handeln am ehesten der Dienstwagennutzer zur Verantwortung gezogen und mit den Schadenkosten belastet werden.

Grobe Fahrlässigkeit liegt vor, wenn die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in besonders schwerem Maße verletzt wurde, also dann, wenn schon ganz naheliegende Überlegungen nicht an-

Driving Tomorrow



NEXEN TIRE



VISIT US AT



» IAA 2013

September 12-22, 2013

Trade fair grounds, Ludwig-Erhard-Anlage 1
D- 60327 Frankfurt/Main

Hall 4.0. Booth No. C23



go to extreme!

WINGAURD SPORT

WINGAURD SNOW G

Follow NEXEN TIRE!



www.nexentire.com



NEXEN TIRE EUROPE GmbH

Mergenthalerallee 79-81, D-65760 Eschborn/ TS, Germany

Tel: +49 6196 95486 30 Fax: +49 6196 95486 77 E-mail: marketing.nt@nexentire.com

*Regelmäßig liegt
mindestens ein Fall grober
Fahrlässigkeit vor, wenn
der Fahrer absolut
fahruntauglich war*

gestellt wurden und das nicht beachtet wurde, was im gegebenen Fall jedem einleuchten musste. Grob fahrlässig handelt danach, wer schon einfachste, ganz naheliegende Überlegungen nicht anstellt. Hier kommt es auf die persönlichen Fähigkeiten und Erfahrungen, die berufliche Stellung und den Bildungsgrad an.

Anhaltspunkte für die Frage, ob ein Mitarbeiter einen Schaden grob fahrlässig verursacht hat, bieten in gutem Maße Entscheidungen von Versicherern. So sind in Bezug auf das Verhalten im Straßenverkehr im Versicherungsrecht bereits eine Vielzahl von Entscheidungen zur groben Fahrlässigkeit ergangen.

Grob fahrlässig

Regelmäßig liegt mindestens ein Fall grober Fahrlässigkeit vor, wenn der Fahrer absolut fahruntauglich war, also mit einer Blutalkoholkonzentration (BAK) ab 1,1 Promille. Zwischen 0,3 und 1,1 Promille spricht man von der so genannten relativen Fahruntauglichkeit. Grobe Fahrlässigkeit ist hier anzunehmen, wenn der Schaden auf einem alkoholbedingten Fahrfehler beruht. Ist also einfach nur ein Reifen am Fahrzeug geplatzt und der Fahrer mit relativer Fahruntauglichkeit im Straßengraben gelandet, besteht kein Zusammenhang zwischen dem Konsum von Alkohol und dem Fahrzeugschaden. Der Dienstwagenfahrer müsste in diesem Fall nichts zahlen, wenn ihm der Alkoholgenuß bei Nutzung des Firmenwagens nicht ausdrücklich durch den Arbeitgeber untersagt wurde.

Wer in einer Gaststätte sein Jackett unbeaufsichtigt an die Garderobe hängt und den Fahrzeugschlüssel in der Jackentasche belässt, handelt grob fahrlässig. Auch das Belassen des Fahrzeugscheins im Handschuhfach kann grob fahrlässig sein. Das gilt aber nicht, wenn ein Unternehmen etwa bei dem Einsatz von Poolwagen den Fahrzeugschein im Bordbuch des Fahrzeugs deponiert. Das kann zwar auch zu Problemen mit der Versicherung führen, der einzelne Fahrer handelt dann aber nur nach den üblichen Gepflogenheiten im Unternehmen.

Ein Rotlichtverstoß ist grundsätzlich grob fahrlässig. Das gilt auch für mehrspurige Kreuzungen mit mehreren Lichtzeichen. Hier wird gerade erwartet, dass ein sorgfältiger Autofahrer erhöhte Vorsicht walten lässt. Etwas anderes kann aber für einen ortsunkundigen Autofahrer gelten. Auch das zu dichte Auffahren bei hoher Geschwindigkeit trotz Kolonnenbildung ist als grob fahrlässiges Verhalten zu werten, ebenso das Abstellen eines Fahrzeugs auf abschüssiger Straße ohne Anziehen der Handbremse und Einlegen des Gangs.

Grobe Fahrlässigkeit liegt darüber hinaus vor, wenn sich der Fahrer vom Verkehrsgeschehen ablenken lässt, etwa Bücken nach heruntergefallenen Gegenständen oder Herumsuchen im Handschuhfach. Ebenso grob fahrlässig ist eine Handynutzung ohne Freisprechanlage. Als Handynutzung wird nicht nur das Telefonieren ohne Freisprechanlage, das Schreiben von Kurznachrichten (SMS) oder E-Mails, sondern jegliches Bedienen des Handys verstanden. Auch eine Nutzung des Geräts während der Fahrt ausschließlich als Navigationsgerät wird als Handynutzung angesehen, sofern die Bedienung nicht sprachgesteuert erfolgt. Selbst bei fest eingebauten Navis gilt es als grob fahrlässig, diese per Hand während der Fahrt zu bedienen. Auch die Missachtung der Durchfahrthöhe wird von den Gerichten als grob fahrlässiges Verhalten eingestuft.

Falschbetankung

Von großer Bedeutung im Fuhrpark ist die Falschbetankung von Firmenwagen. Gerade bei dem Einsatz unterschiedlichster Fahrzeuge meinen Arbeitnehmer immer wieder, es dürfe

schon einmal vorkommen, den falschen Kraftstoff zu tanken. Das sehen die Gerichte aber anders. Danach liegt grobe Fahrlässigkeit auch bei einer Falschbetankung des Fahrzeugs vor. So ist es für jeden Fahrer zumutbar, vor dem Tankvorgang zu prüfen, welche Kraftstoffsorte benötigt wird. Selbst eine hohe Arbeitsbelastung des Dienstwagennutzers entbindet diesen nicht von seiner vorherigen Kontrollpflicht.

Auch wenn der Arbeitnehmer bei grober Fahrlässigkeit „in der Regel“ den gesamten Schaden ersetzen muss, gibt es hiervon Ausnahmen. Da in der Kaskoversicherung das „Alles oder nichts“-Prinzip nicht mehr gilt und auch bei grober Fahrlässigkeit die Versicherung nur noch die Leistung nach dem Grad des Verschuldens kürzen, aber nicht gänzlich und automatisch versagen darf, sind Versicherungsleistungen zugunsten des Dienstwagennutzers zu berücksichtigen. Das gilt selbst dann, wenn der Arbeitgeber keine Versicherung abgeschlossen hat, obwohl dies zumutbar war. Dann hat er sich dennoch eine fiktive Versicherungsleistung entgegenhalten zu lassen. Auch ein krasses Missverhältnis zwischen Schadenhöhe und Verdienst des Mitarbeiters kann einer vollen Übernahme des Schadens durch den Dienstwagenfahrer entgegenstehen. Allerdings gibt es hier keine festen Anrechnungsquoten, sondern ist immer im Einzelfall zu entscheiden.

Ist dem Dienstwagenfahrer nur leichte Fahrlässigkeit vorzuwerfen, also eine kleine Unachtsamkeit, die jedem einmal passieren kann oder es liegt ein so genanntes Augenblicksversagen vor, haftet der Mitarbeiter anlässlich einer Dienstfahrt nicht.

Mittlere Fahrlässigkeit

Liegt weder leichte noch grobe Fahrlässigkeit vor, ist die mittlere Fahrlässigkeit gegeben. Diese führt auch bei Dienstfahrten immer zu einer Mithaftung des Arbeitnehmers. Allerdings kann es schwierig sein, die Quote dieser Mithaftung festzulegen, muss auch hier die Erfahrung, die Stellung des Mitarbeiters im Betrieb, sein bisheriges Verhalten, Gehalt und Schadenhöhe berücksichtigt werden. Hier dürfte aber regelmäßig mindestens die Selbstbeteiligung (auch eine fiktive) zur Kaskoversicherung und die Kosten für eine mögliche höhere Einstufung zur Versicherung vom Mitarbeiter verlangt werden.

Bei Privatfahrten sind Abstufungen der verschiedenen Fahrlässigkeiten nicht vorzunehmen. Hier haftet der Mitarbeiter stets, allerdings nur, soweit der Schaden nicht von einer Versicherung oder einem Dritten übernommen wurde. Aber auch hier gilt: War es dem Arbeitgeber zumutbar, eine Vollkaskoversicherung abzuschließen und hat er diese unterlassen, muss er sich eine fiktive Schadenübernahme in Höhe einer möglichen Zahlung durch eine Versicherung entgegenhalten lassen. Der Arbeitnehmer haftet dann nur in Höhe der ebenfalls fiktiven Selbstbeteiligung zur Vollkasko und natürlich für das, was eine Versicherung nicht übernommen hätte.

TECHNOSPACÉ

360-GRAD-KAMERA¹

7-ZOLL-TOUCHSCREEN (17 CM)

12-ZOLL-HD-PANORAMA-BILDSCHIRM (30 CM)¹

NOTRUFSYSTEM CITROËN eTOUCH¹



LEASINGRATE:

239,- € mtl.² zzgl. MwSt.

FÜR NUR:

11,- € mtl.³ zzgl. MwSt.

Z.B. 3 JAHRE FREEDRIVE À LA CARTE INKL.:

- Garantie⁴
- Übernahme aller Wartungskosten und Verschleißreparaturen⁴
- Mobilitätsgarantie „Premium Assistance“



CITROËN empfiehlt TOTAL

DER NEUE CITROËN C4 PICASSO. ERSTAUNLICH VIEL KOMBI FÜR EINEN VAN.

Raum trifft Technologie: Der neue CITROËN C4 PICASSO TECHNOSPACE überrascht mit dem Platzangebot eines Vans und der Wendigkeit eines Kombis. Sein offen gestalteter Innenraum und seine Weitwinkel-Panorama-Frontscheibe sorgen für eine großzügige Atmosphäre. Gleichzeitig überzeugt er mit technologischen Highlights wie 7-Zoll-Touchscreen (17 cm), CITROËN eTouch¹, automatischem Einparksystem¹ und vielem mehr. **Jetzt registrieren und live erleben unter 0800/5 55 05 05.**

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



¹Je nach Version ²Kilometer-Leasingangebot der Banque PSA Finance S. A. Niederlassung Deutschland, Geschäftsbereich CITROËN BANK, Siemensstraße 10, 63263 Neu-Isenburg, für den CITROËN C4 PICASSO eHDi 115 Seduction (5-Sitzer) für Gewerbetreibende zzgl. MwSt., Überführungs- und Zulassungskosten. Gültig für bis zum 30.09.2013 abgeschlossene Leasingverträge für das ausgewiesene Modell, ohne Anzahlung, Laufzeit 36 Monate, Laufleistung/Jahr: 15.000 km. Bei allen teilnehmenden CITROËN Vertragshändlern. ³Zusätzlicher Betrag für optionalen Service, zzgl. MwSt. in Verbindung mit dem CITROËN FreeDrive à la carte Vertrag der CITROËN DEUTSCHLAND GmbH. Detaillierte Vertragskonditionen unter www.citroen.de. ⁴Leistungen gemäß den Bedingungen des CITROËN FreeDrive à la carte Vertrages der CITROËN DEUTSCHLAND GmbH, Edmund-Rumpler-Str. 4, 51149 Köln. Abb. zeigt evtl. Sonderausstattung/höherwertige Ausstattung.

Kraftstoffverbrauch innerorts 4,5 l/100 km, außerorts 3,8 l/100 km, kombiniert 4,0 l/100 km. CO₂-Emissionen kombiniert 105 g/km (VO EG 715/2007).

Schlupfloch geschlossen

Die Nachweispflichten bei Fahrzeugausfuhr und Vorsteuervergütung wurden ausgedehnt.



Es war aus Sicht des Gesetzgebers notwendig, den Begriff des im Ausland ansässigen Unternehmers neu zu definieren

VON DETLEF G.A. JUHRICH

Mit Wirkung vom 20. Dezember 2012 haben sich durch eine Mantelverordnung die Nachweispflichten für Fahrzeugausfuhren sowie beim Vorsteuer-Vergütungsverfahren geändert. Sofern Fuhrparkbetriebe ihre Altfahrzeuge ins Ausland abgeben oder aber Vorsteuervergütungen aus im Ausland angefallenen Kosten beantragen wollen, haben sie die neue Rechtslage zu beachten. Als Ausfuhren im umsatzsteuerlichen Sinne sind hier Ausfuhren in Nicht-EU-Länder, so genannte Drittländer, zu verstehen. Ausfuhren in EU-Partnerländer fallen als innergemeinschaftliche Lieferungen nicht hierunter.

Nachweispflichten bei Fahrzeugausfuhren

Nach alter Rechtslage hatte der Unternehmer in allen Fällen der Fahrzeugausfuhr („für den Straßenverkehr zugelassene Fahrzeuge“) die in Paragraph 9 (2) sowie Paragraph 10 (2) der Umsatzsteuerdurchführungsverordnung (UStDV) geforderten Nachweise zu erbringen, um in den Genuss der Umsatzsteuerbefreiung für Fahrzeugausfuhren zu gelangen. Dies waren im Einzelnen:

Angaben im Ausfuhrbeleg; Fahrzeug-Identifikationsnummer, Bescheinigung über die Zulassung, Verzollung/Einfuhrbesteuerung im Drittland, sofern das Fahrzeug nicht mit einem Ausfuhrkennzeichen versehen und dieses im Ausfuhrbeleg vermerkt ist.

Als Fahrzeug in diesem Sinne gilt, da keine umsatzsteuerliche Definition vorliegt, was nach der Fahrzeug-Zulassungs-

verordnung als Fahrzeug anzusehen ist: nämlich nicht dauerhaft spurgeführte Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden sowie zum Anhängen an ein solches Fahrzeug bestimmte Anhänger.

Das auszuführende Fahrzeug muss für den Straßenverkehr zugelassen sein. Das ist stets dann der Fall, wenn dem Fahrzeug ein Kfz-Kennzeichen zugeteilt wurde. Dabei ist zu beachten, dass sowohl ein Kurzzeitkennzeichen als auch ein rotes Kennzeichen nicht zu einer Zulassung im Sinne der Fahrzeugausfuhr führen, da diese Nummernschilder nur zu Probe-/Prüfungs- und Überführungsfahrten, nicht aber zum regelmäßigen Gebrauch im Straßenverkehr vergeben werden.

Diese Nachweisregelung hatte zur Folge, dass auszuführende Fahrzeuge mit Kurzzeit- oder rotem Kennzeichen nicht unter die oben genannten Vorschriften der UStDV fielen und die aufgeführten umfangreichen Nachweispflichten im Falle einer Fahrzeugausfuhr entfielen. Für die Ausfuhr und die damit verbundene Umsatzsteuerbefreiung reichte in diesen Fällen der von den Zollbehörden übermittelte Ausgangsvermerk trotz des Hinweises auf die Ungültigkeit für Umsatzsteuerzwecke aus.

Nunmehr hat der Gesetzgeber dieses Steuerschlupfloch erkannt und mit der ergänzenden Mantelverordnung auch Fahrzeuge mit Kurzzeit- oder rotem Kennzeichen mit in die erhöhten Nachweispflichten einbezogen. Die erhöhten Anforderungen bei Fahrzeugausfuhren gelten ab dem Tag nach ihrer Verkündung im Bundesgesetzblatt (20.12.2012). Die Paragraphen 9, Absatz 2 und 10 Absatz 2 der Umsatzsteuerdurchführungsverordnung lauten jetzt wie folgt:

Paragraph 9 (2) UStDV (ab 20.12.2012): Bei der Ausfuhr von Fahrzeugen im Sinne des Paragraphen 1 b Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 des Gesetzes, die zum bestimmungsmäßigen Gebrauch im Straßenverkehr einer Zulassung bedürfen, muss:

1. der Beleg nach Absatz 1 auch die Fahrzeug-Identifikationsnummer im Sinne des Paragraphen 6 Absatz 5 Nummer 5 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung enthalten, und

2. der Unternehmer zusätzlich über eine Bescheinigung über die Zulassung, die Verzollung oder die Einfuhrbesteuerung im Drittland verfügen.

Satz 1 Nummer 2 gilt nicht in den Fällen, in denen das Fahrzeug mit einem Ausfuhrkennzeichen ausgeführt wird, wenn aus dem Beleg nach Satz 1 Nummer 1 die Nummer des Ausfuhrkenn-

zeichens ersichtlich ist, oder in denen das Fahrzeug nicht im Sinne der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die durch Artikel 3 der Verordnung vom 10. Mai 2012 (BGBl. I S. 1086) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt worden ist und nicht auf eigener Achse in das Drittlandsgebiet ausgeführt wird.

Paragraf 10(2) UStDV (ab 20.12.2012): Bei der Ausfuhr von Fahrzeugen im Sinne des Paragraphen 1 b Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 des Gesetzes, die zum Gebrauch im Straßenverkehr eine Zulassung bedürfen, muss:

1. der Beleg auch die Fahrzeug-Identifikationsnummer enthalten und
2. der Unternehmer zusätzlich über eine Bescheinigung über die Zulassung, die Verzollung oder die Einfuhrbesteuerung im Drittland verfügen.

Satz 1 Nummer 2 gilt nicht in den Fällen, in denen das Fahrzeug mit einem Ausfuhrkennzeichen ausgeführt wird, wenn aus dem Beleg nach Satz 1 Nummer 1 die Nummer des Ausfuhrkennzeichens ersichtlich ist, oder in denen das Fahrzeug nicht im Sinne der Fahrzeug-Zulassungsverordnung auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt worden ist und nicht auf eigener Achse in das Drittlandsgebiet ausgeführt wird.

Erhöhte Anforderungen

Damit fallen nun alle motorbetriebenen Landfahrzeuge mit einem Hubraum von mehr als 48 ccm oder einer Leistung von mehr als 7,2 kW, die zum Gebrauch im Straßenverkehr einer Zulassung bedürfen, also alle zugelassenen Landfahrzeuge einschließlich solcher mit Kurzzeit- oder rotem Kennzeichen, unter die erhöhten Anforderungen. Allerdings zeigt ein Blick auf den jeweils zweiten Satz der beiden geänderten Durchführungsparagraphen, dass auch hier gilt: Keine Regel ohne Ausnahme!

Ist das auszuführende Fahrzeug mit einem Ausfuhrkennzeichen versehen, welches in den

Ausfuhrpapieren eingetragen ist, gelten die nunmehr auch auf mit Kurzzeit- und roten Kennzeichen ausgestatteten Fahrzeugen ausgedehnten erhöhten Ausfuhrnachweispflichten ebenso wenig wie für Fahrzeuge, die nach der Fahrzeug-Zulassungsverordnung zwar auf öffentlicher Straße in Betrieb gesetzt, aber nicht auf eigener Achse in ein Drittland ausgeführt worden sind. Darunter ist die Fahrzeugausfuhr mittels Transport zu verstehen, das heißt das Ausfuhrfahrzeug wird „Huckepack“ ohne eigene Fahrleistung auf einem speziellen Autotransporter in das Drittland verbracht.

In solchen Fällen gelten die in den Absätzen 2 dargelegten vereinfachten Nachweisformalitäten.

Vorsteuer

Der zweite Teil der Änderung der Umsatzsteuereinführungsverordnung betrifft das Vorsteuer-Vergütungsverfahren. Danach kann auch ein Fuhrparkbetreiber, sofern er die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt, Vorsteuern für Leistungen, die er für sein Unternehmen im EU-Ausland bezogen hat, vergütet bekommen. Dazu war es aus Sicht des Gesetzgebers notwendig, den Begriff des im Ausland ansässigen Unternehmers neu zu definieren und an die EuGH Rechtsprechung anzupassen. Die neue Definition lautet nunmehr wie folgt:

Ein im Ausland ansässiger Unternehmer im Sinne des Satzes 1 ist ein Unternehmer, der im Inland, auf der Insel Helgoland und in einem der in Paragraph 1 Absatz 3 bezeichneten Gebiete weder einen Wohnsitz, seinen gewöhnlichen Aufenthalt, seinen Sitz, seine Geschäftsleitung noch eine Betriebsstätte hat; dies gilt auch, wenn der Unternehmer ausschließlich seinen Wohnsitz oder einen gewöhnlichen Aufenthaltsort im Inland, aber seinen Sitz, den Ort der Geschäftsleitung oder eine Betriebsstätte im Ausland hat. Maßgebend für die Ansässigkeit ist der jeweilige Vergütungszeitraum im Sinne des Paragraphen 60, für den der Unternehmer eine Vergütung beantragt.

Nach dieser Definition kann somit ein Fuhrparkbetreiber, der in Deutschland zwar seinen Privatwohnsitz, aber vom EU-Ausland aus seinen Fuhrparkbetrieb betreibt, am Vorsteuer-Vergütungsverfahren in Deutschland teilnehmen, sofern er die weiteren Voraussetzungen erfüllt. Gleiches gilt auch umgekehrt. Unterhält der im Inland ansässige Fuhrparkbetreiber im Ausland, von wo aus er seine Umsätze ausführt, weder eine Betriebsstätte noch einen Firmensitz oder eine Geschäftsleitung, ist er im Inland ansässig, so dass eine Teilnahme am Vorsteuer-Vergütungsverfahren nicht möglich ist.

Der Gesetzgeber hat auch Fahrzeuge mit Kurzzeit- oder rotem Kennzeichen mit in die erhöhten Nachweispflichten einbezogen

Kosten sparen?

Drehen Sie jetzt an den richtigen Stellschrauben.



Beschaffung



Verwaltung



Risk, Schaden



Werkstatt



Car Sharing



Mobilität



Apps



Consulting



Rundum attraktive Reifen-Dienstleistungen.

Mit den vielseitigen Reifen-Dienstleistungsangeboten der Volkswagen Leasing setzen Sie auf maximale Mobilität zu jeder Jahreszeit. Profitieren Sie von individuellen Angeboten zu Top-Konditionen für Fahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, Seat und Škoda. Mehr Informationen erhalten Sie unter www.volkswagenleasing.de oder QR-Code für iPhone/Android.



Golf Variant Trendline BlueMotion Technology,
1.6 l TDI 77 kW (105 PS), 5-Gang
 Kraftstoffverbrauch kombiniert: 3,9 l/100 km;
 CO₂-Emissionen kombiniert: 102 g/km; Effizienzklasse: A+

Leistungen, die überzeugen

- Sommerreifen nach Bedarf (195/65 R 15) ✓
- Winterreifen nach Bedarf (195/65 R 15)
inkl. einer Stahlfelge (6J × 15) ✓
- Jahreszeitbedingte Umrüstung ✓
- Verschleißbedingter Reifenwechsel*
während der gesamten Vertragsdauer,
inkl. Montage und Auswuchten ✓
- inkl. jahreszeitbedingter Einlagerung ✓

ReifenClever-Paket

26,05 €

zzgl. MwSt., mtl.

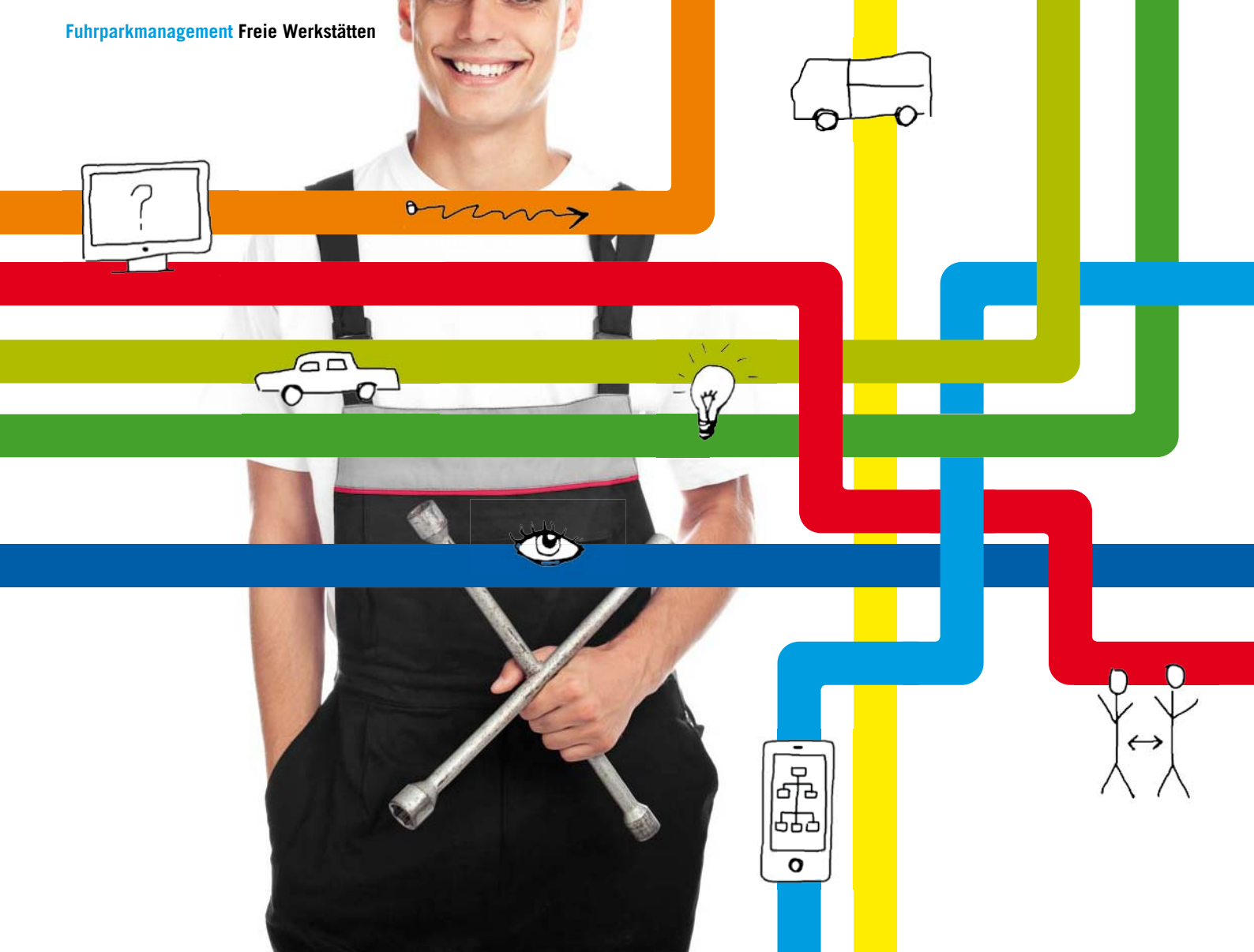
* verschleißbedingter Reifenersatz bei Erreichen der gesetzlich vorgegebenen Mindestprofiltiefe gem. § 36 II StVZO

Die Dienstleistung „ReifenClever-Paket“ (Flatrate) umfasst bei sachgerechter Nutzung des Fahrzeugs den saison- und verschleißbedingten Ersatz von Sommer- und Winterreifen (sofern die gesetzlich vorgegebene Mindestprofiltiefe erreicht ist) der Marken Semperit, Kleber, Firestone oder Fulda, einschließlich der Kosten für Wuchten, Montage und der saisonalen Umrüstung. Berechnung Ratenbeispiel: Laufleistung 30.000 km p.a., Laufzeit 36 Monate. Andere Laufleistung/Laufzeit-Kombinationen nach Absprache möglich. In Kombination mit einem neuen Leasing-Vertrag bei der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorn Straße 57, 38112 Braunschweig. Aktionsberechtigt sind Großkunden mit bestehendem Großkundenvertrag sowie gewerbliche Einzelabnehmer.

Stand: 08/2013, Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

VOLKSWAGEN LEASING

G M B H



Im Trainingslager

Freie Werkstattssysteme machen sich fit für den Flottenmarkt und weisen sehr unterschiedliche Trainingsstände auf.

VON SABINE BROCKMANN

Fast alle der von uns befragten Werkstattbetreiber beobachten ein leichtes Wachstum ihrer Umsätze im Flottensegment

„Das Flottengeschäft ist aus mehreren Gründen nicht ganz einfach. Die meisten Betreiber geben ihre Dienstwagen in markengebundene Werkstätten, obwohl freie Werkstätten oftmals günstiger arbeiten, die Standzeiten geringer ausfallen und zu guter Letzt auch die Erreichbarkeit der Ansprechpartner sehr gut ist. Aber es scheint so, als ob die Flottenbetreiber immer noch fürchten, bei Garantieansprüchen möglicherweise ins Leere zu laufen, wenn die Fahrzeuge nicht in einer Vertragswerkstatt gewartet wurden.“ Thomas Stülze, Marketingleiter bei ATR, dem Systemgeber der freien Werkstattssysteme AC Auto Check, Meisterhaft und Autopartner, bringt auf den Punkt, womit viele freie Werkstätten in den Bereichen Wartung und Reparatur im Flottenmarkt nach wie vor zu kämpfen haben.

Die Praxis zeigt immer wieder, dass Hersteller sich bei Garantieleistungen und vor allem bei Kulanzen quer stellen, wenn deutlich wird, dass ein Fahrzeug ihrer Marke eine freie Werkstatt besucht hat. Trotz zahlreicher Nachbesserungen sind die Regelungen der GVO nach wie vor umstritten oder werden schlicht – wie es einmal ein Fuhrparkmanager zu behaupten gewagt hat – ignoriert. Trotzdem werden alle freien Werkstattketten und -konzepte nicht müde, gebetsmühlenartig zu wiederholen, dass ihre Leistung selbstverständlich nach Herstellervorgaben erfolgt sind und somit sämtliche Garantien erhalten bleiben. Auch Original-Ersatzteile werden in

Foto: Bartłomiej Szewczyk
Illustrationen: Tom Kaldewey

der Regel verbaut, wenn auch nicht immer aus der hübschen Verpackung mit dem aufgedruckten Hersteller-Logo, so aber aus derselben Produktionslinie des Markenzulieferers. Erhält eine Bosch-Servicewerkstatt doch aus dem eigenen OEM-Geschäftsbereich dieselben Ersatzteile, dieselbe Werkstattausrüstung und dieselbe Diagnosetechnik, die diese auch an VW, BMW oder Mercedes liefert.

Freie im Aufwind

Dennoch – so ganz schlecht scheinen die Geschäfte der freien Werkstätten mit den Flottenkunden nicht zu laufen. Fast alle der von uns befragten Werkstattbetreiber beobachten ein leichtes Wachstum ihrer Umsätze im Flottensegment. „Der Anteil des Flottengeschäfts steigt spürbar. Vor allem die Halter neuer Pkw sowie von Transportern entdecken zunehmend das Mehrmarken-Knowhow in Kombination mit einem sehr guten Preis-Leistungsverhältnis freier Werkstätten für sich. Hier sind die höchsten Zuwachszahlen zu verzeichnen“, stellt Jan Mill, Marketing-Verantwortlicher der Werkstattssysteme bei der Carat-Unternehmensgruppe, fest. Die Früchte der eigenen Akquisitionsarbeit kann auch Christian Heger, Leiter der Vertriebskoordination der Centro Handelsgesellschaft und Betreiber der Werkstattmarke 1a Autoservice, ernennen: „Aufgrund der wachsenden Bedeutung und der verstärkten Aktivitäten besteht hier nach wie vor eine positive Entwicklung.“

Wenn schon diese Werkstattssysteme, deren einzelne Standorte weithin selbstständige, inhabergeführte Meisterbetriebe darstellen, die das eigene Geschäft selbst verantworten und in kaufmännischer Sicht völlig unabhängig von ihrer Systemzentrale sind, so positive Geschäftsentwicklungen zu verzeichnen haben, wie müssen die Zuwachszahlen dann bei den großen, zentral geführten Ketten aussehen?

Ungleich besser. ATU konnte nach eigenen Angaben in den letzten fünf Jahren Umsatzzuwächse bei Flottenkunden von 30 Prozent erwirtschaften. Im selben Zeitraum wuchs auch das Flottengeschäft bei der Werkstattkette Pit Stop im zweistelligen Bereich. Noch stärker vom Bekanntheitsgrad seines Markennamens als viele freie Werkstattssysteme profitiert der Bosch Car Service. Aus dessen zentraler Pressestelle heißt es: „Die Bosch-Service-Organisation wird auf Grund ihres hohen Bekanntheitsgrades als preisgünstige Qualitätsalternative mit deutschlandweiter Abdeckung in immer stärkerem Maße von Flottenbetreibern und Leasinggesellschaften nachgefragt.“

Verschiebung der Marktanteile

Die Eigenwahrnehmung der Betreiber markenübergreifender Werkstattketten und -systeme wird auch von neutraler Stelle bestätigt: Die Entwicklung des Werkstätten-Netzes, insbesondere das Verhältnis der Markenwerkstätten zu den freien

Werkstätten, zeigt der DAT-Report 2013, die jährlich erscheinende „Branchenbibel“ der Deutschen Automobil Treuhand GmbH, deutlich. Während bereits seit Jahren der Marktanteil der freien Werkstätten bei Wartung und Reparatur wächst, fällt er bei den Markenwerkstätten kontinuierlich ab. Gegenüber dem Vorjahr mussten die Markenwerkstätten zwei Prozentpunkte an ihre Wettbewerber aus dem freien Werkstattmarkt abgeben. Die freien Werkstätten konnten ihre Marktanteile von 26 Prozent im Jahr 2011 auf 28 Prozent in 2012 steigern, die Markenwerkstätten hatten im Vergleichszeitraum einen Rückgang von 56 Prozent auf 54 Prozent zu beklagen.

Doch, um das Bild nicht unzulässig zu verzerren, muss auch betont werden, dass laut DAT-Report das Fahrzeugalter entscheidenden Einfluss auf den Ort der Durchführung von Wartungsarbeiten hat. Je älter die Fahrzeuge sind, desto seltener werden Vertragswerkstätten aufgesucht. Wie schon in den Jahren zuvor wurden die unter zwei Jahre alten Fahrzeuge auch 2012 nahezu ausschließlich in Vertragswerkstätten gewartet – deren Anteil lag bei diesem Alterssegment bei 98 Prozent.

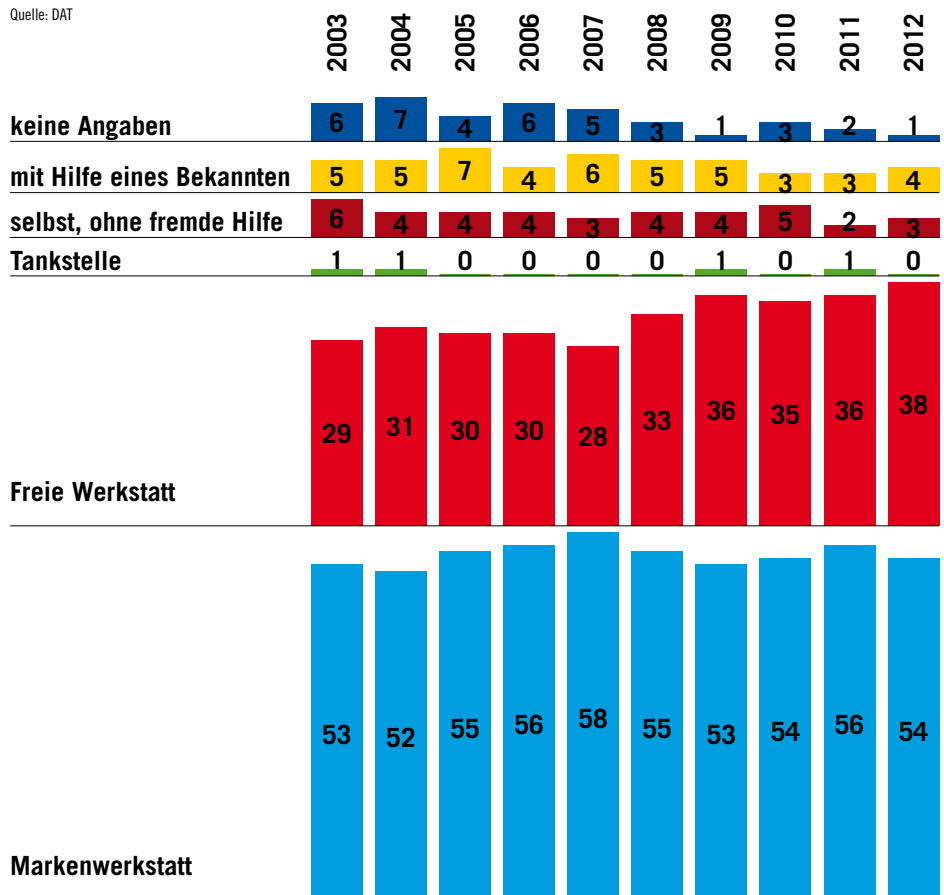
Mit steigendem Fahrzeugalter erst verlagern sich die Wartungsarbeiten mehr und mehr in die Niederlassungen der freien Werkstätten. So liegt beispielsweise bei Fahrzeugen ab dem achten Jahr und älter der Anteil der freien Werkstätten mit 49 Prozent klar über dem Anteil der Markenwerkstätten mit 41 Prozent.

Für die Bearbeitung des Marktsegments Flottenkunden stellt diese Tatsache eine der größten Herausforderungen für freie Werkstätten dar, fährt doch gerade diese Kundenklientel tendenziell jüngere Fahrzeuge als etwa der durchschnittliche Privatkunde. Bewusst angenommen hat diese Herausforderung Philipp Hess, der mit seinem Werkstattkonzept Easy



Marktanteil im Wartungs- und Reparaturmarkt (ohne Unfallreparaturen) in Prozent

Quelle: DAT



Werkstattkonzepte

Werkstattssystem	AC Auto Check	Meisterhaft	autoPARTNER	A.T.U	ad-AUTO DIENST
URL	www.ac-autocheck.de	www.meisterhaft.com	www.autopartner-atr.de	www.atu.de	www.ad-autodienst.de
Anzahl Standorte	725 in D	1.780 (D und A)	140 in D	598 in D 25 in A	1.450 in D
Kooperation mit Leasinggesellschaften	k. A	k. A	k. A	akf und Sixt Leasing	hauptsächlich regionale Fuhrparks bis 100 Fahrzeuge; k. A. zu Leasinggesellschaften
IT-Prozesse	keine zentrale Steuerung	keine zentrale Steuerung	keine zentrale Steuerung	Von der Datenerfassung der Kundendaten in das Werkstattauftragssystem bis zur Übernahme der Fahrzeugdaten in das Onlineportal ist alles für den Kunden automatisch eingesteuert. Die Rechnungslegung sowie das Reporting werden mit dem Kunden abgestimmt und auch automatisch generiert.	Automatisierte Prozesse bei kleineren regionalen Fuhrparks nur von begrenztem Interesse. Bei der Rechnungsstellung finden bestimmte Standardisierungen im Zusammenhang mit dem Rechnungslauf, den Zahlungszielen oder den Rechnungsinhalten statt.
Betreibergesellschaft	ATR International AG	ATR International AG	ATR International AG	A.T.U Auto-Teile-Unger GmbH & Co. KG	Carat Systementwicklungs- und Marketing GmbH & Co. KG
Adresse	Otto-Hirsch-Brücken 17 70329 Stuttgart www.atr.de	Otto-Hirsch-Brücken 17 70329 Stuttgart www.atr.de	Otto-Hirsch-Brücken 17 70329 Stuttgart www.atr.de	Dr.-Kilian-Strasse 11 92637 Weiden i. d. Opf. www.atu.de	Am Victoria-Turm 2 68163 Mannheim www.carat-gruppe.de

Werkstattkonzepte

Werkstattssystem	AUTO MOBIL Meisterwerkstatt	AUTO plus	CARCOLOR	1a autoservice	PROFISERVICE WERKSTATT
URL	www.auto-mobil-meisterwerkstatt.de	www.auto-plus.de	www.carcolor-werkstatt.de	www.go1a.com	www.profi-service-werkstatt.de
Anzahl Standorte	1.450 in D	1.450 in D	1.450 in D	1.518 in D	800 in D
Kooperation mit Leasinggesellschaften	hauptsächlich regionale Fuhrparks bis 100 Fahrzeuge; k. A. zu Leasinggesellschaften	hauptsächlich regionale Fuhrparks bis 100 Fahrzeuge; k. A. zu Leasinggesellschaften	hauptsächlich regionale Fuhrparks bis 100 Fahrzeuge; k. A. zu Leasinggesellschaften	nein	ja, mit Leasing- und Flottenkunden
IT-Prozesse	Automatisierte Prozesse bei kleineren regionalen Fuhrparks nur von begrenztem Interesse. Bei der Rechnungsstellung finden bestimmte Standardisierungen im Zusammenhang mit dem Rechnungslauf, den Zahlungszielen oder den Rechnungsinhalten statt.	Automatisierte Prozesse bei kleineren regionalen Fuhrparks nur von begrenztem Interesse. Bei der Rechnungsstellung finden bestimmte Standardisierungen im Zusammenhang mit dem Rechnungslauf, den Zahlungszielen oder den Rechnungsinhalten statt.	Automatisierte Prozesse bei kleineren regionalen Fuhrparks nur von begrenztem Interesse. Bei der Rechnungsstellung finden bestimmte Standardisierungen im Zusammenhang mit dem Rechnungslauf, den Zahlungszielen oder den Rechnungsinhalten statt.	Bei Bedarf können hier entsprechende Abwicklungsformen angeboten werden.	Die Rechnungsabwicklung erfolgt grundsätzlich zentral über die Global Automotive Service GmbH.
Betreibergesellschaft	Carat Systementwicklungs- und Marketing GmbH & Co. KG	Carat Systementwicklungs- und Marketing GmbH & Co. KG	Carat Systementwicklungs- und Marketing GmbH & Co. KG	Centro Handelsgesellschaft mbH & Co. KG	Global Automotive Service GmbH / GROUP Auto Union Deutschland GmbH
Adresse	Am Victoria-Turm 2 68163 Mannheim www.carat-gruppe.de	Am Victoria-Turm 2 68163 Mannheim www.carat-gruppe.de	Am Victoria-Turm 2 68163 Mannheim www.carat-gruppe.de	Greschbachstr. 3 76229 Karlsruhe www.centro-handel.de	Ruhrallee 311 45136 Essen www.global-automotive-service.com

Größere Fuhrparks hingegen bauen lieber auf die Leistungsfähigkeit großer Werkstattketten

Auto Service dezidiert auf Fahrer jüngerer Fahrzeuge abzielt. Nachdem er sich damit zunächst zwei Jahre lang im Privatkundengeschäft etabliert hat, hat er im Herbst letzten Jahres das Geschäftsmodell auch für Flottenkunden geöffnet. Mit welchen Maßnahmen er hier bereits die ersten Erfolge eingefahren hat, erklärt er im Interview auf den Seiten 30 bis 31.

Messlatte Serviceniveau

Dabei entscheidet die technisch-handwerkliche Leistung viel weniger über Erfolg oder Misserfolg im Flottenmarkt, sondern vielmehr über die flankierenden Serviceleistungen, die die spezielle und anspruchsvolle Klientel der Fuhrparkbetreiber einfordert. Betreiber freier Werkstätten sollten sich die Ansprüche von erfahrenen Flottenchefs sehr genau vor Augen führen. Über technisches Know-how, wie zum Beispiel die Beschäftigung eines Kfz-Meisters oder die Verfügbarkeit eines leistungsfähigen Mehrmarken-Diagnosegeräts, wird da nicht mehr geredet, das wird als selbstverständlich vorausgesetzt.

Fuhrparkmanager sind in der Regel Kaufleute, die ihre Flotte unter dem Aspekt einer professionellen Vollkostenkal-

kulation führen. Wer mehrere hundert Fahrzeuge verwaltet, kennt nicht jede einzelne Zündkerze mit Namen, kennt aber sehr wohl den Kostenverlauf jedes einzelnen Fahrzeugs über seinen Einsatzzeitraum hinweg. In diese Kostenverläufe fließen unter anderem Reparaturkosten ein, die zum Vorteil von freien Werkstätten mit niedrigen Stundenverrechnungssätzen positiv zu Buche schlagen können.

Aber hier fließen auch Prozesskosten ein: Wie lange sind die Standzeiten von Fahrzeugen in der Werkstatt? Wie aufwändig ist der Verwaltungsakt rund um den Werkstattbesuch? Wie erfolgt die Abrechnung? Welche Kennzahlen liefert der Werkstattpartner in welcher Form für das Fuhrparkreporting?

Bei diesen und zahlreichen ähnlichen Fragen müssen viele freie Werkstattkonzepte bis heute passen. Vor allem solche, die zu ihrem Werkstattnetz unabhängige Meisterbetriebe zählen, die als

Bahnbrechend. Und trotzdem immer in der Spur.

Der neue Sprinter mit serienmäßigem Seitenwind-Assistenten.
Ab 7. September bei Ihrem Mercedes-Benz Partner.

Plötzliche Böen und starke Windstöße sind kein Thema für den besten Sprinter aller Zeiten. Als Pionier unter den Transportern ist er der erste mit serienmäßigem Seitenwind-Assistenten. Das macht das Fahren über Pionierbauwerke wie die Brücke Viaduc de Millau* noch sicherer.

BLUE EFFICIENCY

ERLEBE DEN NEUEN SPRINTER
ECHTE
PIONIERARBEIT
SPRINTER-PIONEER.COM



Eine Marke der Daimler AG



Mercedes-Benz
Vans. Born to run.

Kraftstoffverbrauch innerorts/außerorts/kombiniert: 13,5-7,1/8,2-5,5/9,9-6,3 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 258-165 g/km; Effizienzklasse: D-A.**

*CEVM/Foster + Partners. **Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebots, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen verschiedenen Fahrzeugtypen. Das abgebildete Fahrzeug enthält Sonderausstattungen.

Anbieter: Daimler AG, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart

Werkstattkonzepte

Werkstattssystem	Autoexcellent	Auto Sofort Service A.S.S.	MOTOO Die Werkstatt	Easy Auto Service	Pitstop
URL	www.autoexcellent.de	www.hess-ass.de	www.motoo.de	www.easyautoservice.de	www.pitstop.de
Anzahl Standorte	k. A.	320 in D	180 in D	250 in D	330 in D
Kooperation mit Leasinggesellschaften	ja, mit Leasing- und Flottenkunden	nein, vertragliche Bindung i. d. R. direkt mit dem Fuhrparkbetreiber	nein, vertragliche Bindung i. d. R. direkt mit dem Fuhrparkbetreiber	ja, mit einer Leasinggesellschaft	Rahmenvereinbarungen mit den meisten namhaften Leasinggesellschaften (u.a. GE AutoService Leasing GmbH, VR-Leasing, VW-Leasing, Daimler Fleet Management GmbH, Sixt Leasing AG, ALD Autoleasing uvm.)
IT-Prozesse	Die Rechnungsabwicklung erfolgt grundsätzlich zentral über die Global Automotive Service GmbH.	k. A.	Motoo-Werkstätten verfügen über das moderne Dealermanagement System „Effizienz“, das alle Prozesse in der Werkstatt abbildet. Der elektronische Teilekatalog „Spektrum“, der zur Fahrzeug- und Teileidentifikation dient und vielfältige technische Informationen (z.B. Original Wartungsanleitungen, Füllmengen, Drehmomente, usw.) beinhaltet, ist mit dem DMS Effizienz verknüpft. Über die Systeme sind dann auch einwandfreie Reports lieferbar.	Einsatz der Fuhrparkmanagement-Software Carano Fleet+, die sämtliche Schnittstellen für die Integration der Kundensoftware vorsieht. Lieferung aller relevanter Reportingdaten, elektronische Rechnungsstellungsanpassung der eigenen Prozesse an die individuellen IT-Bedürfnisse der Kunden. Lieferung sämtlicher Schnittstellen auch für Prozesse außerhalb des eigenen Leistungsumfanges, z. B. Kraftstoff- und Reifenmanagement	Hoher Automatisierungsgrad, Kundenkarten (Pit-Stop Flottenkarte), eigenes IT-System für Flottenkunden in der Warenwirtschaft, über das der Kunden mit seinen Fahrzeugen, Aufträgen und Anforderungen / Restriktionen abgebildet wird. Auf Wunsch kann der Fuhrparkmanager auf dieses IT-System zu Controlling- und Steuerungszwecken auch selber zugreifen. Zentrale und elektronische Rechnungsstellung sowie Reportings, die an den Kundenanforderungen ausgerichtet sind.
Betreibergesellschaft	Global Automotive Service GmbH / GROUP Auto Union Deutschland GmbH	Hans Hess Autoteile GmbH	Hans Hess Autoteile GmbH	Hans Hess Autoteile GmbH	Pit-Stop Systempartner GmbH
Adresse	Ruhrallee 311 45136 Essen www.global-automotive-service.com	Widdersdorfer Str. 188 50825 Köln www.hess-autoteile.de	Widdersdorfer Str. 188 50825 Köln www.hess-autoteile.de	Widdersdorfer Str. 188 50825 Köln www.hess-autoteile.de	Langemarckstr. 34 45141 Essen www.pitstop.de

Werkstattkonzepte

Werkstattssystem	Bosch Car Service	Autocrew	Autoexcellent	Motocrew	ASP
URL	www.bosch-service.de	www.autocrew.de	www.autoexcellent.de	www.select.ag/leistungen	www.asp-24.de
Anzahl Standorte	1.100 in D 15.000 weltweit	240 in D	k. A.	k. A.	500 in D
Kooperation mit Leasinggesellschaften	div. Rahmenverträge mit top Flotten; k. A. zu Leasinggesellschaften	div. Rahmenverträge mit top Flotten; k. A. zu Leasinggesellschaften	nein, Vertragsbeziehungen einzelner Werkstätten direkt mit regionalen Fuhrparkbetreibern	nein, Vertragsbeziehungen einzelner Werkstätten direkt mit regionalen Fuhrparkbetreibern	nein, Vertragsbeziehungen einzelner Werkstätten direkt mit regionalen Fuhrparkbetreibern
IT-Prozesse	Bosch Service „Flottencard“ mit deutschlandweit einheitlichen Serviceleistungen, die über 500 teilnehmende Betriebe anbieten. Aktuell Entwicklung von Möglichkeit der elektronischen Rechnungsprüfung und Abrechnung.	k. A.	Die Rechnungsabwicklung erfolgt grundsätzlich zentral über die Global Automotive Service GmbH.	k. A.	k. A.
Betreibergesellschaft	Robert Bosch GmbH	Robert Bosch GmbH	Select AG	Select AG	Select AG
Adresse	Automotive Aftermarket Bosch Partner Konzepte (AA/SEC4) 76225 Karlsruhe www.bosch.de	Automotive Aftermarket Bosch Partner Konzepte (AA/SEC4) 76225 Karlsruhe www.bosch.de	Lohmannstr. 31 56626 Andernach www.select.ag	Lohmannstr. 31 56626 Andernach www.select.ag	Lohmannstr. 31 56626 Andernach www.select.ag

selbstständige Unternehmer naturgemäß den eigenen Profit und nicht etwa den der Werkstattmarke des Systembetreibers im Auge haben, backen im Bereich der prozessoptimierten Abwicklung eher kleine Brötchen. Zentralfaktura, Flotten-Card und Reporting sind hier oft noch Fremdworte, auch wenn sich die Systemzentralen redlich um die Entwicklung ihrer Werkstattmeister zum Flottendienstleister hin bemühen. Deren Stärke hingegen liegt im persönlichen Kontakt und in der augenzwinkernden Leistung auch mal über den vereinbarten Rahmen hinaus. Ausschließlich lokal agierende, kleine Flotten, etwa von Handwerksbetrieben oder Kleingewerbetreibenden, wissen das zu schätzen.

Auf Augenhöhe

Größere Fuhrparks hingegen bauen lieber auf die Leistungsfähigkeit großer Werkstattketten. Konzerneigene Werkstätten,

wie zum Beispiel ATU oder Pit Stop, machen es vor und bieten spezielle Dienstleistungen für Flottenkunden an. Mit Online-Terminvereinbarung, zentraler Rechnungslegung, Hol- und Bring-Service und Ersatzfahrzeugen haben sie enorme Umsatzsteigerungen realisieren können. Inhabergestützte Systeme folgen zum Teil schon nach und nutzen ihre oft überzeugend hohe Verbreitung mit teilweise mehreren hundert Standorten bundesweit als Basis für ein fruchtbares Flottengeschäft. Das Profil und die Leistung speziell für Flottenkunden vieler freier Werkstattkonzepte haben wir in der Marktübersicht dargestellt.

WORK-DRIVE BALANCE



Der neue Golf Variant.

Die Volkswagen Flottenfahrzeuge. Ihre Erfolgswagen.

Was alle Mitarbeiter wollen, schafft der neue Golf Variant¹ spielend: die perfekte Kombination aus Leistung und Entspannung. Schließlich trifft bei ihm großer Komfort – u. a. dank ergoActive Sitzen² und Dynaudio Soundsystem² – auf effiziente TSI- und TDI-Motoren mit BlueMotion Technology und einen geräumigen Kofferraum mit 100 Litern mehr als sein Vorgänger.

¹Kraftstoffverbrauch in l/100 km: kombiniert 5,3–3,9, CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 124–102. ²Optionale Ausstattung. Abbildung zeigt Sonderausstattung gegen Mehrpreis.



Das Auto.

„Anspruchsvoll“



Kleine und mittlere Fuhrparks im Visier:
Philipp Hess.

*„Besonders geeignet
ist unser Service für
dezentral aufgestellte
Fuhrparks“*

Das neue markenunabhängige Werkstattkonzept Easy Auto Service etabliert sich im Flottenmarkt.

INTERVIEW

In diesen Tagen feiert das Werkstatt-Konzept Easy Auto Service seinen dritten Geburtstag. Der jüngste Spross der Markenfamilie der Hess-Gruppe ging im September 2010 an den Start, um inhabergeführten Meisterwerkstätten den Zugang zu einer neuen Kundenklientel zu eröffnen. Im Gespräch mit bfp erläutert Geschäftsführer Philipp Hess die strategische Ausrichtung des Konzepts und legt dar, was Fuhrparkmanager davon haben, wenn sie ihre Fahrzeuge für Inspektion und Reparatur in einen Partnerbetrieb der Werkstattkette steuern.

bfp: Sie betreiben seit vielen Jahren Werkstattkonzepte mit insgesamt mehr als 500 Standorten. Wozu dient Easy Auto Service als weiteres Konzept?

Hess: Mit Easy Auto Service wollen wir eine ganz andere Kundenklientel als etwa mit unseren Konzepten Motoo und A.S.S. ansprechen. Jetzt gehen wir auf Kunden mit jüngeren Fahrzeugen zu, die zudem einen besonderen Service zu schätzen wissen. Besonders wichtig bei Easy Auto Service ist uns die Kundenansprache. Deshalb leisten wir diesen Teil der Kundenbeziehung auch selbst aus unserer Kölner Systemzentrale heraus und überlassen unseren Partnerwerkstätten nur die technische Leistungserbringung. Gerade die zentrale Kundenkommunikation und Verwaltung macht unseren Service auch für Flottenkunden interessant.

bfp: Welche Flotten haben Sie für Easy Auto Service im Fokus?

Hess: Derzeit zählen wir zu unseren gewerblichen Kunden kleine und mittlere Fuhrparks mit bis zu 50 Fahrzeugen unterschiedlichster Marken. Besonders geeignet ist unser Service für dezentral aufgestellte Fuhrparks mit Fahrzeugen, die bundesweit im Einsatz sind.

bfp: Warum gerade dezentral organisierte Flotten?

Hess: Eines der wichtigsten Merkmale unseres Services ist der Hol- und Bringdienst. Wenn also ein Dienstwagenfahrer einen Inspektionstermin mit unserer Systemzentrale vereinbart, holen wir das Fahrzeug immer am vereinbarten Ort ab und bringen es nach der abgeschlossenen Wartung oder Reparatur innen und außen gereinigt wieder zurück. Egal wo in Deutschland. Der Fahrer setzt seinen Fuß also zu keinem Zeitpunkt in die Räume der Autowerkstatt.

Das hat gleich einen doppelten Vorteil: Der Fahrer verliert keine Zeit für Fahrten zur Werkstatt und zurück, und der Fuhrparkmanager hat aus der Firmenzentrale heraus keinen Aufwand mehr mit der Fahrzeuglogistik bei der Werkstattsteuerung.

bfp: Wie sollte ich denn als Fuhrparkmanager auf die Qualität der Arbeit vertrauen können, wenn ich doch bei Ihrem Geschäftsmodell überhaupt keinen Kontakt zur Werkstatt mehr unterhalte?

Hess: Ganz einfach: Indem Sie den engen Kontakt zu unserer

Systemzentrale unterhalten. Unsere Kfz-Meister und unsere professionellen Kundenbetreuer steuern die Werkstattbetriebe so engmaschig, dass bei allen unseren Partnerbetrieben bundesweit mit einheitlich hoher Qualität gearbeitet wird. Zum Beispiel kommen sämtliche Kostenvoranschläge von der Standard-Inspektion bis hin zu größeren Reparaturaufträgen aus unserer Zentrale. Wir definieren auch, welche Ersatzteile verbaut werden müssen und übernehmen schließlich die Garantie und Gewährleistung für alle erledigten Arbeiten am Fahrzeug.

bfp: Müssen die Partnerbetriebe ihre Teile bei ihrer Muttergesellschaft, der Hans Hess Autoteile GmbH, beziehen?

Hess: Nein, das müssen sie nicht. Selbstverständlich bieten wir allen Partnerwerkstätten an, Ersatzteile aus unserem Haus zu beziehen, doch stellt dies keine Verpflichtung dar. Es müssen lediglich Teile verbaut werden, die exakt unserer Definition und der von uns vorgegebenen Marke entsprechen. Derzeit sind sogar nur weniger als die Hälfte der Easy-Auto-Service-Partner auch Hess-Kunden.

bfp: Wie stellen Sie sicher, dass die Qualität des Partnerbetriebs auch langfristig immer gleichbleibend hoch ist?

Hess: Die Partnerbetriebe sind unsere Subunternehmer und vertraglich an uns gebunden. Diese Vereinbarung legt detailliert fest, welche Rahmenbedingungen erfüllt sein müssen, um Partner werden zu können. Dazu gehören unter anderem der Einsatz eines modernen Multimarkentesters für die Fahrzeugdiagnose, die Beschäftigung eines Kfz-Meisters, die Abwicklung des Hol- und Bring-Services, die Möglichkeiten zur Fahrzeugreinigung und vieles andere mehr.

Um abzusichern, dass unsere Standards auch langfristig erfüllt werden, werden die Partnerbetriebe einmal im Jahr einem Qualitätsaudit vom Tüv Rheinland unterzogen. Außerdem lassen wir mehrfach im Jahr verdeckte Werkstatt-Tests durchführen. Dabei präpariert der Tüv Rheinland ein Kundenfahrzeug so, dass es bestimmte Mängel aufweist. Diese müssen dann von unseren Partnerbetrieben gefunden werden. In einem nachfolgenden Review wird der Betrieb über seine Leistung informiert, und wir dokumentieren die Ergebnisse und leiten gegebenenfalls Schulungsmaßnahmen in die Wege.

bfp: Wollen denn Ihre Kunden im Flottensegment gar nicht wissen, welche Werkstätten konkret hinter der erbrachten Leistung stehen?

Hess: Doch, das interessiert zumindest in der Anbahnungsphase unserer Zusammenarbeit schon. Schließlich haben unsere Kunden neben der Qualitätssicherung auch ein Recht darauf, sicherzustellen, dass unser Hol- und Bringdienst keine großen Entfernungen bis zur Partnerwerkstatt zurücklegen muss. Unsere Flottenkunden haben eine Liste mit den Namen und Adressen aller Partnerbetriebe. So können sie jederzeit auch mal vorbei schauen.

bfp: Wie hoch ist Ihre Werkstattdichte derzeit bundesweit?

Hess: Aktuell haben wir rund 250 Partnerwerkstätten unter Vertrag. Um aber wirklich von einem flächendeckenden Angebot sprechen zu können, brauchen wir etwa nochmal so viele. Daran arbeiten wir derzeit und gehen davon aus, dieses Ziel in etwa drei Jahren erreicht zu haben. Dieser Ehrgeiz wird aktuell dadurch einmal mehr befeuert, dass wir unser Flottengeschäft kontinuierlich und erfolgreich ausbauen.

bfp: Was heißt das konkret?

Hess: Das Flottengeschäft betreiben wir erst seit rund einem Jahr. In dieser kurzen Zeit haben wir bereits sehr viele kleine und mittlere Flotten mit komplexen Strukturen aus vielen verschiedenen Marken in unterschiedlichen Einsatzgebieten gewinnen können, deren Bedürfnis wir exakt abdecken können. Die erste Kooperation mit einer renommierten Leasinggesellschaft können wir auch bereits vorweisen. Unterm Strich konnten wir nicht zuletzt durch unser neues Firmenkundensegment im letzten Jahr unseren Umsatz mit Easy Auto Service vervierfachen.

bfp: Fuhrparkmanager sind keine einfachen Kunden. Sie sind fachkompetent, kostensensibel und serviceorientiert. Wie wollen Sie das gewährleisten?

Hess: Anspruchsvollen Kundenbedürfnissen begegnen wir mit anspruchsvollen Dienstleistungen. Unser aktuelles Serviceniveau ist bereits hoch, doch arbeiten wir an zukunftsweisenden Lösungen, zum Beispiel Kooperationen mit Karosserie- und Autoglas-Spezialisten, um zukünftig auch Reparaturen über die Fahrzeugtechnik hinaus aus einer Hand anbieten zu können.

Und was die Kostensensibilität angeht: Unsere Preiskalkulationen bewegen sich im Durchschnitt rund 30 Prozent unter der Kalkulation einer klassischen Markenwerkstatt. Als Werkstattkonzept aus freien, in der Regel inhabergeführten Meisterbetrieben sind wir nicht an Kalkulationsvorgaben von Kfz-Herstellern gebunden.

bfp: Für die Fuhrparkverwaltung ist eine schlanke Prozessorganisation von zentraler Bedeutung. Wie lässt sich die Administration Ihrer Dienstleistung in die Fuhrparkmanagement-Prozesse integrieren?

Hess: Wir arbeiten selbst wie ein professioneller Fuhrparkmanager. Dafür nutzen wir eine leistungsfähige Fuhrparkmanagement-Software, die sämtliche Schnittstellen für die Integration der Kundensoftware vorsieht. Wir liefern also alle relevanten Reportingdaten, stellen unsere Rechnungen elektronisch und passen unsere Prozesse an die individuellen IT-Bedürfnisse unserer Kunden an. Selbst für uns fremde Prozesse im Flottenmanagement, wie zum Beispiel das Kraftstoff- oder das Reifenmanagement, können wir sämtliche Schnittstellen liefern.

bfp: Vielen Dank für das Gespräch!



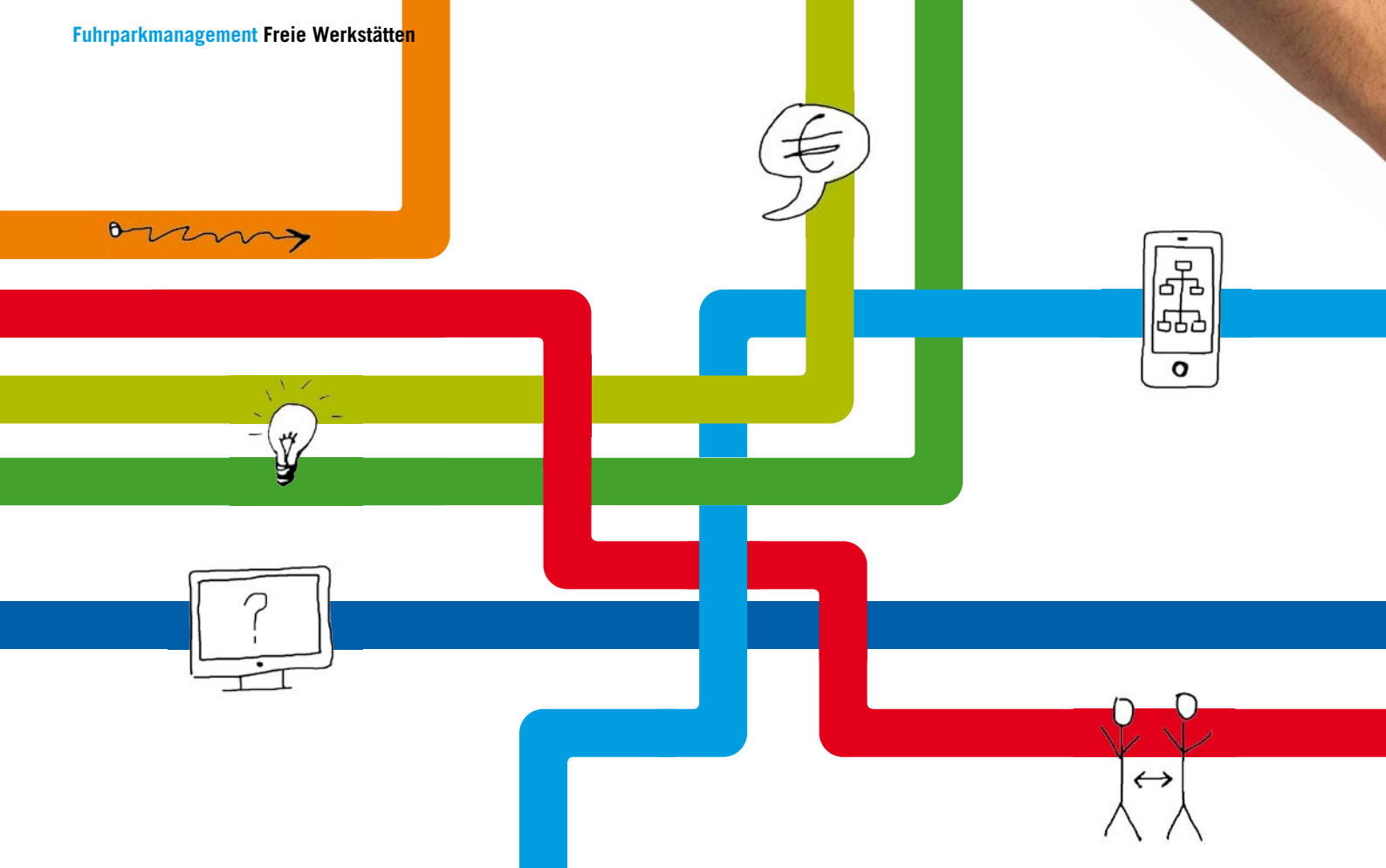
DIE WELTMARKE IM FUHRPARKMANAGEMENT: FÜR HÖCHSTE EFFIZIENZ

Wir erledigen die Aufgaben in Ihrem Fuhrpark, damit Sie sich um andere wichtige Dinge kümmern können. Beispielsweise helfen wir Ihnen, mit Optimierungsanalysen Kosten einzusparen. Und auch sonst sorgen wir mit erstklassiger Service-Qualität für messbar mehr Effizienz. Stellen Sie fest: It's easier to leaseplan.

WWW.LEASEPLAN.DE

LeasePlan

It's easier to leaseplan



Distanzierte Freundschaft

Viele Leasinggesellschaften kooperieren mit freien Werkstätten. Doch halten sie auch mit ihren Vorbehalten nicht hinterm Berg.

VON SABINE BROCKMANN

Den Weg über eine Fullservice-Leasinggesellschaft findet kaum ein freies Werkstattssystem

Annähernd 20 Werkstattkonzepte mit insgesamt mehr als 10.000 Standorten bundesweit buhlen um die Aufmerksamkeit ihrer Kunden. Dabei unterhalten schon die kleinsten Werkstattssysteme rund 150 einzelne Werkstätten, die großen im Markt zählen 1.500 Standorte oder mehr.

Nach eigenen Angaben verschließt sich natürlich keine einzige freie Werkstatt dem Firmenkundengeschäft, alle betreuen auch mehr oder weniger große Fuhrparks. Und das längst nicht nur beim obligatorischen Reifenservice, sondern auch in den sensiblen Bereichen der Wartung und Reparatur. Sensibel deshalb, weil die Frage der Gewährleistung auf die vorgenommenen Arbeiten noch längst nicht abschließend geklärt ist oder zumindest von den Markenherstellern eher argwöhnisch betrachtet wird.

Da verwundert es nicht, wenn die Rahmenvereinbarungen, die freie Werkstätten im Flottenbereich geschlossen haben, sich meistens auf die Kooperation mit einzelnen Fuhrparkbetreibern direkt beziehen. Den Weg über eine Fullservice-Leasinggesellschaft findet kaum ein freies Werkstattssystem. Ausnahmen bilden die zentral gesteuerte Werkstattkette ATU und der traditionsreiche Anbieter Bosch Car Service. Fast alle

anderen Werkstattkonzepte haben keine oder nur begrenzt Rahmenvereinbarungen mit Leasinggesellschaften geschlossen.

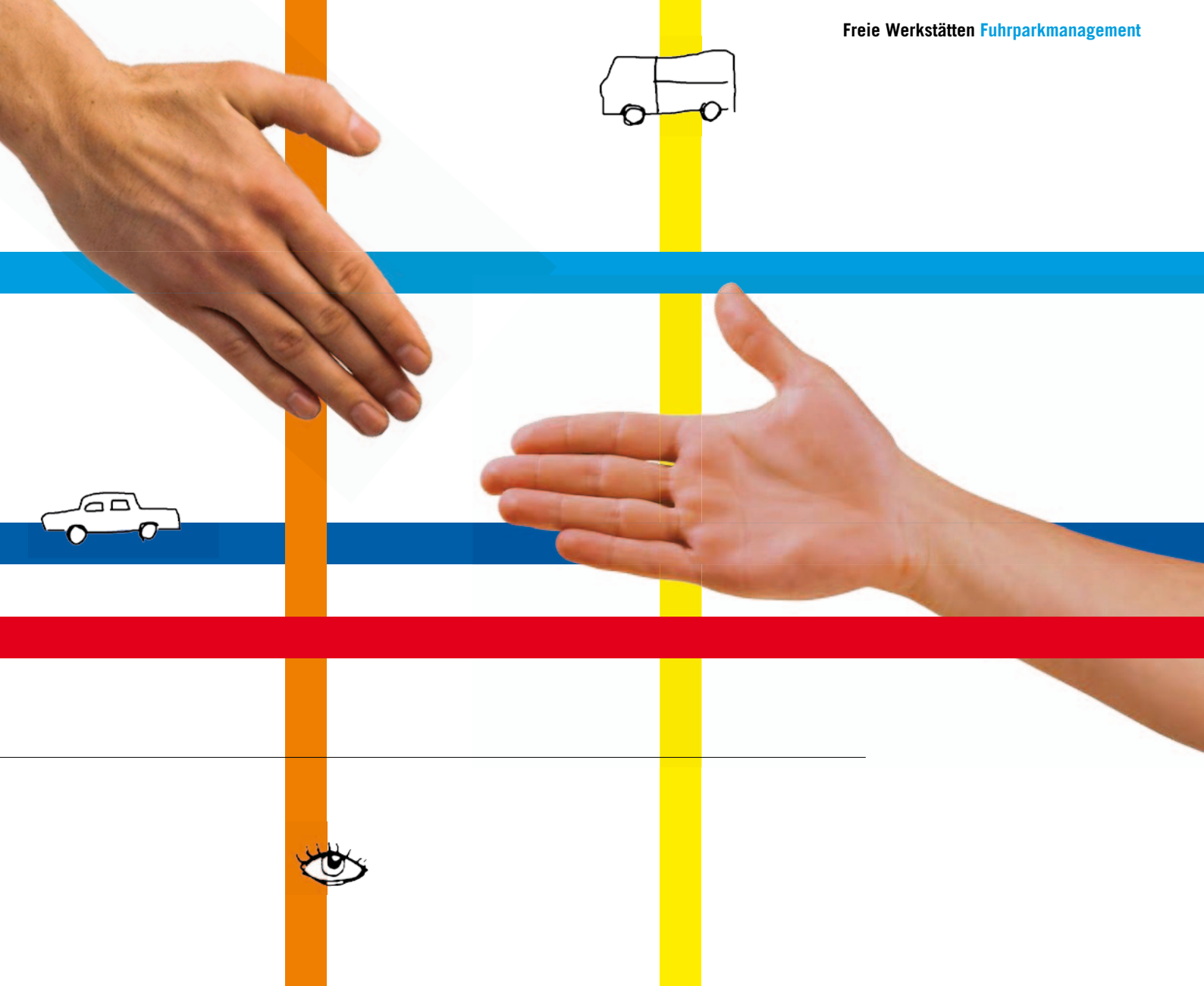
Garantie und Gewährleistung sind dabei nur eines von mehreren Hemmnissen. Die zentrale Abwicklung, wie zum Beispiel die Rechnungslegung oder auch bereits die Konditionsvereinbarungen, sowie im operativen Bereich Prozesse, wie Terminvereinbarung, Auftragsverfolgung und Reportingservices, stellen viele freie Werkstätten vor hohe Hürden.

Ungünstige Geschäftsmodelle

Die Ursache liegt in den Geschäftsmodellen, die den meisten freien Werkstätten zugrunde liegen. Dass es bundesweit mehrere hundert Standorte mit ein und demselben Logo gibt, heißt nämlich noch lange nicht, dass dieses Werkstattnetz tatsächlich als Netz tragfähig ist. Meistens handelt es sich nämlich lediglich um ein Marketingsystem, das jeder einzelnen angeschlossenen Werkstatt

Fotos: MEV

Illustrationen: Tom Kaldewey



die volle betriebswirtschaftliche Selbstständigkeit zubilligt.

Die Systemzentrale stellt hierbei lediglich einen Markennamen zur Verfügung, kümmert sich um einen ansprechenden Außenauftritt und schult und berät die Werkstattmitarbeiter. Die handwerkliche und kaufmännische Verantwortung verbleibt weiterhin in vollem Umfang beim Werkstattbetreiber selbst. Das bedeutet, dass Leasinggesellschaften bereits für Verhandlungen und Vereinbarungen gar kein zentraler Ansprechpartner zur Verfügung steht und so das Abschließen von Rahmenvereinbarungen gar nicht erst möglich ist. An eine zentrale Abwicklung von Reparaturaufträgen ist bei solchen Konzepten gar nicht erst zu denken.

So bleiben also eher die kleinen, regionalen Fuhrparks, die direkt mit dem Werkstattmeister sprechen, die Hauptkundschaft im Flottensegment freier Werkstattssysteme. Natürlich gibt es neben den zentralistisch geführten Konzernbe-

trieben, wie ATU oder Pit Stop, und den lockeren Vermarktungsnetzwerken, wie etwa die Werkstattmarken von ATR oder die Carat-Gruppe, auch Mischformen in unterschiedlichster Ausprägung. Der Bosch Car Service mit seinen über 1.000 Werkstätten bundesweit etwa gehört dazu. Die Bosch Systemzentrale bietet eine zentrale Flottenbetreuung mit Kundenbetreuung, durchgängigen IT-Systemen, einheitlichen Konditionen, elektronischer Rechnungsstellung, einer Flottenkarte und sämtliche weitere Services, die eine Leasinggesellschaft ihren Flottenkunden im Bereich Wartung und Reparatur bieten muss. Trotzdem agieren die einzelnen Werkstätten weiterhin als selbstständige Betriebe in ihrer Region.

Wer mit wem?

Zwölf herstellerunabhängige Leasinggesellschaften verraten, welche Art der Freundschaft sie mit freien Werkstattketten und Netzwerken pflegen und vor welche Herausforderungen sie diese Beziehungen stellen.

Übersicht siehe Seite 34

Meistens handelt es sich nämlich lediglich um ein Marketingsystem

Übersicht: Diese freien Werkstattkonzepte und -ketten werden im Bereich Wartung und Reparatur von Leasinggesellschaften berücksichtigt (Quelle: bfp-Umfrage Juli 2013)

Werkstattssysteme	Kooperierende Leasinggesellschaften
A.T.U.	Akf Servicelease, Atlas Auto-Leasing, GE Capital Fleetservices, Mobility Concept, Raiffeisen-Impuls Fuhrparkmanagement
Pit-Stop	Keine bei Wartung und Reparatur; Rahmenverträge einiger Leasinggesellschaften lediglich für Reifenservice
AC AUTO CHECK	keine
Meisterhaft	keine
autoPARTNER	keine
Auto Service Partner ASP	Raiffeisen-Impuls Fuhrparkmanagement
Profi Service Werkstatt	Akf Servicelease
Autoexcellent	Akf Servicelease
1a Autoservice	GE Capital Fleetservices
Bosch Car Service	Deutsche Leasing Fleet, GE Capital Fleetservices, HLA, Leaseplan, Raiffeisen-Impuls Fuhrparkmanagement
Autocrew	keine
ad-Autodienst	Akf Servicelease
AUTO MOBIL Meisterwerkstatt	keine
AUTO plus	keine
Motoo-Die Werkstatt	keine
Auto Sofort Service ASS	keine
Easy Auto Service	keine



AKF SERVICELEASE

Rahmenverträge mit ATU, Profi Service Werkstatt, Autoexcellent, ad-Autodienst



ALD AUTOMOTIVE

Keine Rahmenverträge mit freien Werkstätten

„Aufgrund der immer komplexer werdenden Fahrzeugtechnik ist es für freie Werkstätten zunehmend schwierig, den Anforderungen bei technischen Reparaturen gerecht zu werden. Aus unserer Sicht sind nur markengebundene Werkstätten aufgrund regelmäßiger Schulungen durch den Hersteller und Vorhaltung der entsprechenden technischen Ausstattung in der Lage, derartige Reparaturen mit hoher Qualität durchzuführen. Hinzu kommt, dass nur Vertragswerkstätten Kenntnis von sogenannten „versteckten“ Rückrufaktionen haben. Um die Sicherheit der Fahrzeuge und ihrer Insassen während der gesamten Leasingdauer zu gewährleisten, arbeiten wir deshalb ausschließlich mit Vertragswerkstätten zusammen.“



ARVAL

Keine Rahmenverträge mit freien Werkstätten

„Bei freien Werkstätten kann es zu Problemen bei Garantie- und Gewährleistungsansprüchen gegenüber den Herstellern kommen. Außerdem sind freie Werkstätten zwar oft günstiger, aber die Prozess- und Handlingkosten steigen, deshalb muss bei den Kosten abgewogen werden, welcher Werkstatttyp in Frage kommt. Wir beobachten, dass freie Werkstätten eher für Fahrzeuge in Anspruch genommen werden, die keinem festen Nutzer zugeordnet sind und deren Service kein Spezial-Knowhow erfordert. Die Angebote eignen sich am besten für Transporter und Fahrzeuge der unteren Segmente bis zur Mittelklasse (eher Volumenhersteller). Nutzer von Produkten der Premium-Hersteller sind schwerer von der Nutzung der Services in freien Werkstätten zu überzeugen.“



ATLAS AUTO-LEASING

Rahmenvertrag mit ATU

„Als besondere Herausforderung betrachten wir die Sicherstellung einheitlicher Service- und Qualitätsstandards sowie die zentrale Rechnungsstellung und das Reklamationsmanagement.“



DB RENT

Keine Rahmenverträge mit freien Werkstätten



DEUTSCHE LEASING FLEET

Rahmenvertrag mit Bosch Car Service

„Das A und O ist die Qualität der erbrachten Leistungen. Deshalb arbeiten wir ausschließlich mit Bosch Car Service zusammen.“



GE CAPITAL FLEETSERVICES

Rahmenverträge mit ATU, 1a Autoservice, Bosch Car Service

„Der Kulanz- beziehungsweise Garantieverlust stellt ein nicht unerhebliches Risiko bei der Nutzung freier Werkstätten dar, denn hier zählt die freie Entscheidung des Herstellers. Software-Updates und stille Rückrufaktionen können von den freien Werkstätten ebenfalls nicht erledigt werden. Bei Low-budget-Fahrzeugen hingegen ist es eher möglich, diese Fahrzeuge über das freie Werkstattnetz zu leiten.“



HLA

Rahmenvertrag mit Bosch Car Service

„Grundsätzlich muss unterschieden werden zwischen Werkstattketten und Werkstatt-Zusammenschlüssen. Hier ist die größte Herausforderung, eine bundesein-

heitliche Kondition zu bekommen. Darüber hinaus bleibt zwar nach einer Instandsetzung die gesetzliche Garantie weiterhin bestehen, jedoch die Gewährleistung wird nicht mehr in jedem Fall geboten.“



LEASEPLAN

Rahmenvertrag mit Bosch Car Service

„In der Zusammenarbeit mit freien Werkstätten kann sich die Abwicklung von Garantie- und Gewährleistungen mit Vertragswerkstätten, die Übernahme von Kulanzleistungen im dritten und vierten Betriebsjahr sowie der Erhalt der Mobilitätsgarantie als Herausforderung darstellen. Oft fehlen diesen Werkstätten auch der Einblick in Produktverbesserungsmaßnahmen der Fahrzeughersteller, der frühzeitige Zugriff auf die technischen Daten der Hersteller bei neuen Modellen und die Möglichkeiten der elektronischen Abwicklung von Reparaturanfragen und Rechnungen.“



MOBILITY CONCEPT

Rahmenvertrag mit ATU

„Als Herausforderung in der Kooperation mit freien Werkstätten stellen sich die Prozesskoordination, die Akzeptanz beim Fahrer und gegebenenfalls im Streitfall die Moderation im Dreiecksverhältnis Hersteller, Werkstatt, Kunde dar.“



RAIFFEISEN-IMPULS FUHRPARKMANAGEMENT

Rahmenverträge mit ATU, Auto Service Partner ASP, Bosch Car Service

„Wir gehen davon aus, dass sich der Trend zu freien Werkstätten im Bereich Servicearbeiten nicht verstärken, sondern rückläufig sein wird. Nach wie vor gibt es Schwierigkeiten bei der Kulanz und Garantie, ebenso beim Wiederverkauf. Der Austausch von Kleinteilen wird weiterhin bei freien Werkstätten verbleiben.“



SIXT LEASING

Keine Rahmenverträge mit freien Werkstätten

„Unsere Fahrzeuge werden nach Vertragslaufzeit per Buyback-Vereinbarungen an die Händler zurückgegeben. Aus Gründen von Kulanz und Gewährleistung kommen für Wartung und Verschleiß somit nur Vertragswerkstätten in Frage. Freie Werkstätten dagegen kommen nur bei Themen, wie Reifen, Glas oder Lack, zum Einsatz.“



SIXT MOBILITY CONSULTING

Keine Rahmenverträge mit freien Werkstätten

„Als Fuhrparkmanager folgt die Sixt Mobility Consulting den Vorgaben seiner Kunden beziehungsweise deren Vereinbarungen mit den Leasinggebern. Deshalb sind im Bereich Wartung/Verschleiß auch bei Leasinggesellschaften Vertragswerkstätten vorgeschrieben.“



Monatsrate

€ 196¹

Sonderzahlung

€ 0¹

Der OPEL ASTRA SPORTS TOURER

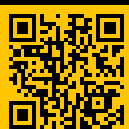
IHRE FLOTTE IST UNSER BUSINESS.

Das attraktive Wechselangebot von Opel.

Für den Opel Astra Sports Tourer Edition mit 1.7 CDTI ecoFLEX-Motor mit 81 kW (110 PS) und Start/Stop System, 6-Gang-Schaltgetriebe, Metallic-Lackierung und Business-Paket „FUNKTION PLUS“. Highlights:

- Ergonomiesitz mit Gütesiegel AGR
- Mobiltelefon-Vorbereitung
- Parkpilot (hinten)
- Infotainment-System CD 400 Plus inkl. USB-Schnittstelle
- Geschwindigkeitsregler
- Sicherheitsnetz für Gepäckraum

Individuell und persönlich: Ihr Zentrales Betreuungscener von Opel Firmenkunden Leasing.
Tel.: 040 47104-1400, opelfirmenkundenleasing@ald.de



Eine App für alles:

- Das komplette Magazin bfp-SPOT 2/2013
- Die komplette Opel Produktpalette
- Erste Bilder vom neuen Opel Insignia
- Weitere Informationen zum Flottenangebot

www.opel.de

¹Ein Angebot der ALD Lease Finanz GmbH und der ALD AutoLeasing D GmbH, Nedderfeld 95, 22529 Hamburg. Leasingsonderzahlung: € 0,-, Laufzeit: 36 Monate, Laufleistung: 20.000 km/Jahr. Alle Preise verstehen sich zzgl. MwSt. und Überführungskosten. Angebot freibleibend und nur gültig bei Vertragseingang beim Leasinggeber bis 30.09.2013. Voraussetzung ist der Bezug über ein gültiges Lieferabkommen mit dem Nachweis, dass das Opel Neufahrzeug ein Fremdfabrikat ersetzt, bzw. der Abschluss eines neuen Lieferabkommens. Entsprechende Sonderkonditionen gültig für alle Opel Astra (außer GTC) ab Ausstattungslinie Edition, Mindestausstattung Metallic-Lackierung und Business-Paket „FUNKTION PLUS“. Kraftstoffverbrauch innerorts 4,6 l/100 km, außerorts 3,6 l/100 km, kombiniert 4,0 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 105 g/km (gemäß VO (EG) Nr. 715/2007). Effizienzklasse A+



Wir leben Autos.



Bestwerte

Remarketing-Dienstleister versuchen mit allen Mitteln, die besten Preise für Gebrauchtwagen zu generieren.

VON SABINE BROCKMANN

*Gegenüber dem Vorjahr
sind die Gebrauchtwagen-
preise um 2,9 Prozent-
punkte gestiegen*

Der Gebrauchtwagenmarkt ist erfolgreich ins dritte Quartal gestartet. Der aktuelle Automarkt-Report (mAR) von Mobile.de für den Monat Juli zeigt: Händler profitieren von sinkenden Standtagen und stabilen Preisen, Endkunden können sich über eine abnehmende Laufleistung freuen. Gegenüber dem Vorjahr sind die durchschnittlichen Gebrauchtwagenpreise um 2,9 Prozentpunkte gestiegen, für den Jahresverlauf 2013 kann man von verhaltenem Preisanstieg, zumindest aber von Preisstabilität sprechen. Für Betreiber eines Kauffuhrparks wie für Leasinggesellschaften, die sich am Ende der Betriebszeit von Firmenfahrzeugen vor dem Vermarktungsrisiko wiederfinden, sind das gute Nachrichten. Man ist nicht mehr verwöhnt nach den Jahren der Wirtschafts- und Finanzkrise und freut

sich heute bereits über eine schwarze Null in der Bilanz eines Firmenwagens.

Fast alles online

Um diese Bilanzsumme im Rahmen der marktgegebenen Möglichkeiten zu optimieren, haben sich zahlreiche Dienstleister im Markt etabliert, die Autohändler, Autobanken, Leasinggesellschaften und Fuhrparkbetreiber dabei unterstützen, die Restwerte ihrer Fahrzeugrückläufer zu maximieren.

Sie tun das, indem sie versuchen, die Fahrzeuge ihrer Einkäufer durch verschiedene Ver-

Grafik: Kaldewey

marktungskanäle an die richtige Käuferklientel zu vermitteln.

In der Regel geschieht dies per Auktion oder per Festpreisangebot. Um den Fahrzeugkäufern – im Flottenmarkt sind dies ausschließlich zugelassene Gebrauchtwagenhändler – die Angebote besonders schmackhaft zu machen, erhalten sie umfassende Fahrzeugbeschreibungen, Gutachten, zahlreiche Bilder und verschiedene Serviceleistungen, die den Fahrzeugerwerb einfach und lukrativ machen sollen. Und da inzwischen das Internet zum zentralen Marktplatz für den Autohandel avanciert ist, sieht man diese Fahrzeugakten in der Regel auch online ein und gibt in vielen Fällen sein Gebot beziehungsweise sein

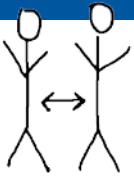
Kaufinteresse auch per Mausklick kund. Selbst die etablierten Auktionshäuser für Gebrauchtwagen, die die klassischen Live-Auktionen mit physisch wahrnehmbaren Fahrzeugen vor Live-Publikum im Auktionszentrum durchführen, haben ihr Angebot durch flankierende Online-Auktionen erweitert.

Der Unterschied im Detail

Wer als Fahrzeugverkäufer vor der Wahl des passenden Dienstleisters für die Vermarktung seiner Gebrauchswagen steht, sollte prüfen, ob die angebotenen Serviceleistungen auch dem eigenen Bedarf entsprechen. So hat der eine Remarketing-Spezialist das bessere Käuferpotenzial für Fahrzeuge mit besonders hoher Laufleistung oder gar verunfallte Fahrzeuge, der andere hat sich eher auf junge Fahrzeuge der Oberklasse spezialisiert, ein weiterer bietet neben der reinen Fahrzeugvermarktung ein Fullservice-Programm von der Fahrzeugabholung über die Bewertung und Begutachtung, den kompletten Vertriebsprozess bis hin zur Administration und Dokumentenverwaltung und wiederum ein anderer baut nach dem Motto „viel hilft viel“ auf ein Maximum an potenziellen Käufern aus ganz Europa, die er alle in ihrer jeweiligen Muttersprache bedienen kann.

Nahezu alle Fahrzeugvermarkter im Flottenbereich punkten mit maximaler Transparenz für alle Beteiligten sowie Revisionsicherheit aller Verkäufe. Die Übernahme des Inkassorisikos gehört bei den meisten Remarketing-Unternehmen ebenso zu Programm. Insgesamt sechs Remarketing-Spezialisten haben uns ihre Schwerpunkte erläutert.

Man sollte prüfen, ob die angebotenen Serviceleistungen auch dem eigenen Bedarf entsprechen



Gut fürs Geschäft. Gut für die Umwelt.
Erdgas fahren.



Jetzt umsteigen: auf sparsame und saubere Erdgasfahrzeuge.

Mit ERDGAS und BIO-ERDGAS können Sie Ihre Kraftstoffkosten deutlich senken und bei der Kfz-Steuer richtig sparen. Auch die Umwelt profitiert davon: Gegenüber vergleichbaren Benziner-Modellen haben mit ERDGAS und BIO-ERDGAS betriebene Fahrzeuge eine deutlich günstigere CO₂-Bilanz. Vom Kleinwagen bis zum großen Nutzfahrzeug; mit ERDGAS und BIO-ERDGAS sind Sie bereit für die Mobilität der Zukunft. Mehr Informationen unter der Infoline 0800 723 9113 oder unter

www.erdgas-mobil.de

Besuchen Sie uns
auf der IAA:
12. bis 22. Sept.,
Halle 8, Stand D34

ERDGAS 
Natürlich mobil

AUTOBID

- Tägliche Live-Auktionen in einem der acht Auktionszentren in Deutschland
- Live-Auktionen, Online-Auktionen und Live-Auktionen in Kombination mit Netlive
- Fahrzeugbeschreibungen durch die eigenen Mitarbeiter an jedem einzelnen Fahrzeug vor Ort
- Full-Service für Einlieferer von der Erfassung des Fahrzeugzustands bis zur Transportvermittlung zu Sonderkonditionen
- Beratung bei der marktgerechten Preissetzung
- Übernahme des Inkassorisikos; versteigerte Fahrzeuge werden unmittelbar nach Auktion an den Einlieferer ausbezahlt.

AUTOONLINE

- Deutschlands größte Restwertbörse für Unfallfahrzeuge und Gebrauchtwagen; sehr erfolgreich bei der revisionssicheren Vermarktung von Kauffuhrparks
- Zusätzliche Wertermittlung mit Hilfe des eigens entwickelten Tools „Valuepilot“ durch Zusammenführung von Marktrecherchen und rechnerischen und technischen Grundwerte
- Schnittstelle zu über 4.000 angeschlossenen Sachverständigen
- Online-Auktionen in geschlossener Gebotsrunde; die Gebote der anderen Händler sind nicht sichtbar

AUTOROLA

- Webbasierte „e-Auction“ für geschlossenen Käuferkreis live und interaktiv in Echtzeit; mehrsprachig, zu geringen Kosten mit zusätzlichen Services (Katalogerstellung, Pre-Sale-Marketing, Verkaufsberichte und Statistiken usw.)
- Online Spezialauktion ausschließlich für Händler mit Namen und Logo des Einlieferers und Zuschnitt auf dessen spezielle Anforderungen und unter seinen individuellen Auktionsbedingungen mit zusätzlichen Services (Katalogerstellung, Pre-Sale-Marketing, Verkaufsberichte und Statistiken usw.)
- Verkauf von Firmenwagen zu einem vom Ein-

steuerer festgelegten Mindestpreis an über 70.000 europaweit zugelassene Händler. Über jedes Gebot erhält der Verkäufer eine E-Mail und entscheidet selbst über den Vertragsabschluss. Der Käufer holt das Fahrzeug ab und bezahlt vor Ort.

- Services: Logistik, Dokumentenhandling, Standort Management, Zustandsbeschreibung, Supervision Aufbereitung, Maßgeschneiderte Verkaufskanäle, Administrative Unterstützung, Rechnungsstellung & Zahlunghandling, Reporting

BCA AUTOAUKTIONEN

- Fullservice-Dienstleistung (Beratung und Bestandsmanagement, Transport, Dokumentenhandling in Form von Zulassungen, Abmeldungen und Zustandsbeschreibungen, Fahrzeugaufbereitung, exakte Analysen und eigens entwickelte IT-Lösungen für Flotten, Zahlungsabwicklung, Übernahme Inkassorisiko)
- Nationale und internationale Bewerbung der Fahrzeuge per Auktionskatalog, Newsletter, SMS, Fax
- Professionelle multilinguale Zustandsberichte oder Gutachten mit Wertermittlungen in Zusammenarbeit mit einer unabhängigen Sachverständigenorganisation. Zustandsbericht inkl. Kipperview (genaue Ansicht der Schäden anhand von Fotoaufnahmen per Mausclick)
- Revisionssichere und Audit-geprüfte Prozesse Beratung und Erarbeitung der gesamten Prozesse inkl. SLA's (Service Level Agreements)
- Vier verschiedene Vermarktungskanäle
- Individuelle Reportings und Analysen zum Messen des Verkaufserfolgs

CARS ON THE WEB

- Vier verschiedene Vermarktungskanäle: dynamische Auktionen, Sofortkauf-Auktionen, Abgabepreis-Auktionen, Blind-Auktionen
- Fullservice-Remarketing
- Fahrzeuge verlassen nicht den Stellplatz des Einlieferers, d.h. keine Transportkosten, kein Schadenrisiko

- Übernahme Inkassorisiko und Fakturierung europaweit; Zahlung erfolgt innerhalb von fünf Tagen nach Abschluss der Auktion an Verkäufer
- Aussagekräftiger Zustandsbericht mit Fotos, erstellt durch Experten
- Beratung von Einlieferern und Käufern von festem Ansprechpartner jeweils in der eigenen Muttersprache; alle Fragen werden innerhalb von zwei Stunden geklärt

FLEET 4 SALE

- Sofortkauf zum Festpreis (individuelle Online-Auktion auf Wunsch des Einstellers)
- Fullservice-Dienstleistung (Betreuung des kompletten Gebrauchtwagen-Vermarktungsprozesses von der Aussteuerung der Fahrzeuge aus der Flotte über die Integration in das Online-Portal inklusive aller notwendigen Informationen und Weiterbildung, über die Abwicklung des Verkaufs bis zur Kontrolle des Zahlungseingangs und zum Inkasso)
- Neutrale Gutachten von Sachverständigen gemäß hohen, fest definierten inhaltlichen Standards
- Speicherung aller relevanten Daten zum Fahrzeug inkl. professioneller Weiterbildung, Gutachten und ergänzenden Dokumenten in einer elektronischen Fahrzeugakte + Optimierung für den späteren Vertriebsprozess
- Vertriebs-Prozess mit aktiver strategischer Verkaufsförderung
- Nur registrierte und auditierte Käufer im B2B Segment
- Echtzeitperformance – alle sichtbaren Fahrzeuge sind auch verfügbar
- Revisionssicherheit aller Prozesse
- Unabhängige Angebotspreisermittlung mit zielgerichteten Marktanalysen
- Enge Kundenbindung, intensive Beratung, persönlicher Kontakt
- Inkassoservice, Endabrechnung, Fahrzeuglogistik, zusätzliche Remarketingdienstleistungen
- Umfassendes Reporting zu jedem Fahrzeug mit detailliertem Vermarktungsverlauf

Remarketing-Dienstleister im Überblick

Firma	Auktion & Markt AG / Autobid.de	AUTOonline GmbH	AUTOROLA Group	BCA Autoauktionen GmbH	CarsOnTheWeb Deutschland GmbH	fleet4sale GmbH
Kontaktadressen	Sandbornstraße 2 65197 Wiesbaden Tel.: +49 (611) 44796-55 autobid@auktion-markt.de www.autobid.de	Hammfelddamm 6 41460 Neuss Tel.: +49 (21 31) 71 80-000 E-Mail: info@autoonline.de www.autoonline.de	Stresemannstraße 375 22761 Hamburg Tel.: +49 (40) 18 03 70-0 E-Mail: kundencenter@autorola.de www.autorola.de	Floßhafenstraße 5 41460 Neuss Tel.: +49 (21 31) 31 00-0 E-Mail: info@bca-europe.de www.bca-europe.com	Kümmersbrucker Str. 16 92224 Amberg Tel.: +49 (96 21) 76 99 50 eMail: info@carsontheweb.de www.carsontheweb.de	Am Limes Park 2 65843 Sulzbach Tel.: +49 (61 96) 70 01 - 04 0 E-Mail: info@fleet4sale.com www.fleet4sale.de
Eigene Niederlassungen	8 Auktionszentren und 6 Logistikzentren in D, 8 Auslandsvertretungen	28 Länder weltweit	17 europäische Länder + Australien, Brasilien, USA	in 12 europäischen Ländern (insg. 48 Niederlassungen)	Belgien (Headoffice), Niederlande, Deutschland, Italien, Spanien, Frankreich	Sulzbach/Taunus (Unternehmenssitz)
Gründungsjahr	1988	1996	1996; seit 2001 in Deutschland	1948 in England (Headquarter), 1997 in Deutschland	2006	2010
Anzahl Mitarbeiter	260 in Europa	133 in Deutschland	340	2.200 in Europa, 300 in Deutschland	75 in Europa, 12 in Deutschland	10
Anzahl verkaufter Fahrzeuge	Bis zu 3.000 Fahrzeuge pro Woche 82.000 Fahrzeuge in 2012	1 Million pro Jahr	72.000 im Jahr	2012 europaweit 1,4 Millionen in Deutschland 120.000	30.000 in 2012	6.000 pro Jahr
Vermarktungskanäle	Physische Auktionen, Online-Auktionen + kombiniert	Online-Auktionen als geschlossene Gebotsrunden	Online-Auktionen	Physische Auktionen, Online-Auktionen	Online-Auktionen	Sofortkauf an registrierte Händler zum Festpreis, Ausschreibungen, Auktionen, Telesales
Anzahl Käufer (GW-Händler)	25.000	4.000	70.000	8.000 in Deutschland	18.500	6.000 in Deutschland für Sofortkauf
Zielländer	38 Länder in Europa	europaweit	31 Länder weltweit	europaweit	35 Länder	Deutschland



Ein Audi. Oder zwei. Oder drei ...

Die Audi Flottenfahrzeuge.

Die Anzahl Ihrer Fahrzeuge entscheiden Sie. Die Qualität kommt von Audi. Ein Firmenfahrzeug muss sich schließlich an den Ansprüchen Ihrer Kunden messen lassen – und an Ihren eigenen. Dazu zählen vernetztes Infotainment an Bord, moderner Komfort und funktionale Geräumigkeit. Gehen Sie deshalb keine Kompromisse ein: Mit einem Audi, wie dem A3 Sportback*, entscheiden Sie sich für großzügiges Raumangebot und effiziente Motorentechnologie, für sportliches Design, hervorragende Fahrdynamik und neue, individuelle Kommunikationsmöglichkeiten. Eine gute Basis, um der Konkurrenz weiter voraus zu sein. Überzeugen Sie sich persönlich – bei Ihrem Audi Partner.

*Kraftstoffverbrauch in l/100 km: kombiniert 5,6–3,8;
CO₂-Emission in g/km: kombiniert 130–99.

Vorsprung durch Technik

Audi





Ende einer Dienstfahrt

Lohnt sich eine Fahrzeugaufbereitung vor der Rückgabe an den Leasinggeber?

CLEMENS VELTEN

„Empfehlenswert ist, dass sich Leasinganbieter und Leasingnehmer im Vorfeld zusammensetzen und den Rückgabeprozess detailliert definieren.“

Am Ende der Leasinglaufzeit oder der Nutzungsdauer gibt der Wagenzustand bei der Rückgabe des Autos oft Anlass zur Diskussion zwischen Leasinggeber und -nehmer. Nachforderungen des Leasinggebers am Ende der Laufzeit in vierstelliger Höhe für Schäden am Fahrzeug kommen häufig vor. Eine Möglichkeit, Nachzahlungen zu senken, ist die Fahrzeugaufbereitung vor der Rückgabe. Doch lohnt sich der Aufwand?

„Mit jedem zweiten Fahrzeug haben wir Ärger bei der Rückgabe.“ – „Schadenabrechnungen von 1.500 bis 2.000 Euro nach Fahrzeugrückgabe sind bei uns keine Seltenheit.“ – „Uns wurden schon oft Schäden abgerechnet, die auf dem Rücknahmeprotokoll nicht aufgeführt waren.“ Solche und ähnliche Geschichten hatten viele Fuhrparkmanager im Workshop „Kostenfalle Leasingrückgabe“ auf dem diesjährigen bfp Fuhrpark-Forum zu erzählen. „Die Leasingrückgabe wird immer mehr zum letzten Unfall im Leben eines Leasingfahrzeuges“, sagt Christof Malte Lapp von DFO Die Fuhrpark-Optimierer GmbH. Die Konflikte am Ende der Laufzeit können viele Ursachen haben. Neben sichtbaren Schäden an Karosserie und Interieur schlagen oft fehlende Gegenstände bei der Rückgabe zu Buche, die bei Vertragsbeginn mitgeliefert wurden. Der Pas-

sus in vielen Verträgen „Der Wagen muss sauber und komplett zurückgegeben werden“ bedeutet, dass zum Beispiel CD/DVD mit Kartenmaterial für das Navi, alle Schlüssel, Bedienungsanleitung und vor allem Sommer- und Winterreifen (wieder) vorhanden sein müssen.

Basis für eine reibungslose Fahrzeugrückgabe ist ein transparenter Bewertungsprozess auf Basis eines vorher bekannt gegebenen Kriterienkatalogs, da es bei der Bewertung des Fahrzeuges oftmals zu unterschiedlichen Auffassungen bei Leasinggeber und -nehmer kommt. Allen Beteiligten sollte im Vorfeld klar sein, wann und in welchem Umfang Beulen, Kratzer und Abnutzungserscheinungen am und im Fahrzeug entweder als Gebrauchsspuren oder als nachzahlungspflichtige Schäden definiert werden. Leasingunternehmen bieten deshalb detaillierte Informationen an, etwa in Form von bebilderten Schadenkatalogen. Daraus erschließt sich dem Kunden schon vor Beginn des Vertrages, welche Schäden bei der

Rückgabe akzeptiert werden und welche zu Nachforderungen führen. In den letzten Jahren ist die Rückgabeabwicklung der Leasinggesellschaften transparenter und für den Leasingnehmer nachvollziehbarer geworden. Dazu hat auch das TÜV-zertifizierte Konzept „faire Fahrzeugbewertung“ vom Verband markenunabhängiger Fuhrparkmanagementgesellschaften (VmF) beigetragen. Auch Nichtmitglieder haben diesen Standard zur Basis für ihr Rückgabeprozedere gemacht oder orientieren sich zumindest daran.

Heute sind Bewertungs- und Rückgabeprozesse zum größten Teil in professioneller Hand von Gutachterorganisationen. Diese operieren vor Ort beim Nutzer, in Rückgabezentren oder bei den ausliefernden Autohäusern. „Leider kann so gut wie keine Leasinggesellschaft, trotz IT-gestützter und professioneller Abrechnungssysteme, dem Fuhrparkmanager im Vorfeld zu einem Fahrzeug sagen, was er für Kosten zu erwarten hat, so dass der Kunde die Möglichkeit erhält, eine Alternativlösung zu offerieren“, erklärt Dennis Podlech, Geschäftsführer Fahrzeugklinik. „Außerdem ist die Auslegung der in Rückgabekatalogen festgelegten Standards immer personenabhängig vom Gutachter. Es gibt Ermessensspielräume im Einzelfall. In der Summe werden diese Einzelfallentscheidungen, mal zum Vorteil des Kunden, mal zu seinem Nachteil, ausgeglichen sein“, erläutert Podlech. Damit sind Rückgabegutachten aber kaum vergleichbar. Dennoch ärgern Einzelfälle und Kostenspitzen den Kunden und belasten die Kundenbeziehung.

Rechtliche Grauzone

Der neueste Trend bei Leasingrückgaben ist die so genannte „Vor Ort Bewertung“. Statt das Auto durch eine Spedition abholen zu lassen, bieten einige Leasinggesellschaften die Begutachtung auf dem Firmengelände gemeinsam mit dem Nutzer an. „Der große Vorteil ist die Transparenz. Zusammen gehen die Beteiligten die Mängel durch. Viele nachträgliche Diskussionen mit Nutzern, die diesen Schaden noch nie gesehen haben, gehören der Vergangenheit an“, erläutert Podlech. Aber auch auf Fuhrparkseite sinken die Risiken einer Beschädigung, die beim Transport oder auf Logistikplätzen auftreten können. Doch in der Regel laufen die Leasingrückläufer zentral beim beauftragten Dienstleister zusammen. In dessen Niederlassung werden sie bewertet und die Schäden und die daraus resultierenden Minderwerte anhand der individuellen Schadenkataloge und des Leasingvertrages ermittelt. Gerade bei zentral gemanagten, über Deutschland verteilte Fuhrparks kann der Fuhrparkleiter nicht bei jeder Rückgabe persönlich anwesend sein. So passiert es häufig, dass er den optischen Zustand der Rückläufer nicht kennt. Ärgerlich ist es dann, wenn Schäden in Gutachten der Leasinggesellschaft aufgeführt werden, deren Verursacher im Nachhinein nicht ermittelt werden kann. Wann und wo ist die Beule am Fahrzeug entstanden? Während der Nutzung durch den Fahrer? Bei der

Überführung? Auf einem Stellplatz? Mancher Fuhrparkleiter versucht in Eigenregie und mit detaillierter Dokumentation oder der Beauftragung eigener Gutachter der rechtlichen Grauzone des Gefahrenübergangs Herr zu werden.

Vermeiden von Ärger durch einheitlichen Prozess

„Ab einer Fuhrparkgröße von etwa 300 Fahrzeugen kann durch ein Fail-Save-System beim Rückgabeprozess Ärger vermieden werden“, stellt Podlech fest. Dazu muss der Rücklaufprozess bereits bei der Vertragsgestaltung beschrieben werden. „Für die Flotte besteht bei einem immer gleichen Prozess auch der Vorteil, dass eine Vergleichbarkeit der Konditionen und der Leistungsfähigkeit der Abwicklung möglich ist“, so Podlech. Der Alltag in den Fuhrparks sieht leider anders aus. Gerade wenn die Anzahl der Leasinggesellschaften steigt, sind automatisch viele Rückgabeprozesse zu bewältigen.

Komplexer Rückgabeprozess

Viele Sachverständigen- und Prüforganisationen bieten Fuhrparkleitern mittlerweile Unterstützung bei der Leasingrückgabe in Form von neutralen Zustandsbewertungen inklusive Gutachten an. Einige von ihnen geben Empfehlungen, ob sich eine Fahrzeugaufbereitung oder Smart-Repair lohnt. Um die

ANZEIGE



EINE KLEINE ANZEIGE FÜR KLEINE FUHRPARKKOSTEN.

Der neue Auris Touring Sports. Der erste kompakte Kombi als Hybrid, Benzin oder Diesel.

Kraftstoffverbrauch ab **3,7 l/100 km**

Infos und Angebot: Einfach den QR-Code einscannen.

Kraftstoffverbrauch innerorts/außerorts/kombiniert 8,0-3,6/5,1-3,6/6,1-3,7 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert 140-85 g/km (nach EU-Messverfahren). Abb. zeigt Auris mit Sonderausstattung. Mehr erfahren Sie unter **Tel. 022 34/102 21 10** oder **toyota.de/fleet**

Kosten des Minderwertes möglichst gering zu halten, geben viele Fuhrparkleiter ihre Fahrzeuge vor der Rückgabe noch einmal zu einer Smart-Repair-Werkstatt oder zu einem Fahrzeugaufbereiter. Doch pauschal lässt sich diese Methode nicht auf alle Fuhrparks anwenden.

„Statt sofort mit Smart-Repair-Leistungen dem drohenden Kostenzuwachs zu begegnen, sollte auf die vom Gutachter festgestellten Kosten ein pauschaler Abschlag vorgenommen werden“, empfiehlt Podlech. Man spart sich Wege zur Werkstatt, erneute Begutachtungen und die Überwachung des Reparaturprozesses. In der Praxis sind solche Abschläge aber nicht immer durchzusetzen. „Gerade Herstellerleasingbanken sind oft bekannt für ihr Festhalten an den Standard-AGB“, erklärt Podlech. Empfehlenswert ist, dass sich Leasinggeber und -nehmer im Vorfeld zusammensetzen und den Rückgabeprozess detailliert definieren. Dazu gehören unter anderem Gefahrenübergänge, Transportwege und Besichtigungsbedingungen. „Am Ende steht ein im besten Fall funktionierender Prozess: Die



Ludger Reffgen, Geschäftsführer, GE Auto Service Leasing GmbH



Dennis Podlech, Geschäftsführer Fahrzeugklinik GmbH



Christoph Malte Lapp, Director Business Development, Die Fuhrpark-Optimierer GmbH



erste Hälfte basiert auf der Erfahrung der Beteiligten und die andere Hälfte ist in einem Service-Level-Agreement erfasst“, so Podlech.

Smart-Repair und Aufbereitung

Wenn sich die Beteiligten über eine pauschale Abschlagszahlung nicht einig geworden sind, kann über Smart-Repair und eine Fahrzeugaufbereitung vor Rückgabe nachgedacht werden. „Um Ärger im Nachgang zu verhindern empfehlen wir, immer einen Zustandsbericht als Entscheidungsgrundlage durchführen zu lassen“, empfiehlt Podlech. „Am besten stimmt man die Vorgehensweise im Vorfeld mit Gutachter und Leasinggesellschaft ab, bevor man pauschal das Fahrzeug mit Smart-Repair bearbeiten lässt“, ergänzt Ludger Reffgen, Geschäftsführer GE Auto Service Leasing GmbH. Hier ist der Fuhrpark leider auf die Kooperationsbereitschaft der Leasinggesellschaft angewiesen. Leider gibt es nur wenige Leasinggesellschaften, die dem Kunden im Vorfeld die genauen Schäden am Fahrzeug und die Reparaturkosten nennen. Im optimalen Fall wird ein Gutachten in Zusammenarbeit mit dem Leasinggeber erstellt. Weist das Fahrzeug einen Schaden auf, entscheidet der Gutachter, ob dieser per Smart-Repair oder einem anderen Reparaturverfahren repariert werden kann. Im Gutachten erscheinen dann nur die tatsächlichen Kosten der Reparatur. Ist kein Smart-Repair möglich, werden die Kosten der Reparatur nach Schwacke oder DAT ermittelt.

„Das Produkt heißt faire Fahrzeugbewertung und nicht faire Schadenberechnung“, sagt Reffgen und ergänzt: „Welche Beträge oberhalb des Schadens, man als Leasinggesellschaft akzeptieren muss und wie damit umgegangen wird, darin unterscheiden sich die Leasinggesellschaften.“ Der Spielraum ist dabei groß, welche Stundenberechnungssätze, welcher Schadenkatalog und welches Reparaturverfahren angesetzt werden. Theoretisch könnte der Leasingnehmer größere Schäden auch per Smart-Repair beheben lassen. Doch sehen die Leasinggesellschaften nicht immer in dem Smart-Repair-Verfahren eine fachgerechte Instandsetzung und fordern die Reparatur in einer Fachwerkstatt im klassischen Reparaturverfahren.

Dienstleister unterstützen beim Rückgabeprozess

Mittlerweile gibt es einige Dienstleister, die Fuhrparkleiter beim Rückgabeprozess unterstützen. Dazu gehören Tüv Süd Auto Plus GmbH, GKK Gutachterzentrale, Leasingauslauf.de und fahrzeugklinik. Die Dienstleister bieten zum Teil modulare Systeme von der Entgegennahme des Altfahrzeugs mit Bewertung, Gutachten, Aufbereitung via Smart-Repair und Rückgabe an den Leasinggeber bis hin zur Neuauslieferung des Nachfolgefahrzeugs und Fahrereinweisung sowie Führerscheinkontrolle an. Die Prozessdauer schwankt zwischen drei Tagen und vier Wochen. Die fahrzeugklinik bietet beispielsweise ein Softwarepaket an, das den Gesamtprozess abbildet. Wie bei einem Paketdienst sieht der Kunde den Durchlauf seines Fahrzeugs. Von der Abholung beim Nutzer, über Bewertung bis zur Übergabe an den Leasinggeber. Am Ende erhält der Kunde einen Report, in dem alle Kosten und Ersparnisse erfasst sind. Die fahrzeugklinik übernimmt „das Clearing“ der



Rückgabe bis hin zur Verwaltung und Archivierung der Rückgabeprotokolle für den Flottenbetreiber. Der Dienstleister leasingauslauf.de ist ein Produkt der Firma Die Fuhrpark-Optimierer GmbH und kooperiert mit Lackierwerkstätten des Netzwerkes der ColorMotion (BASF). Für die Prozesskosten berechnet leasingauslauf.de 99 Euro je Fahrzeug, inkl. kostenlosem Hol & Bring Service (regional) und drei Jahren Garantie durch BASF.

Auf die Werkstatt kommt es an

Da an die Qualität der Reparatur besonders hohe Anforderungen gestellt werden, muss sich der Fuhrparkleiter für einen sehr zuverlässigen Werkstattbetreiber entscheiden. „Doch viele Betriebe haben gar kein Interesse daran, Leasingrückläufer zu bearbeiten“, so Podlech. Christoph Malte Lapp von Die Fuhrpark-Optimierer GmbH verspricht, dass die Reparaturen in den kooperierenden Werkstätten auf hohem Niveau ausgeführt werden. „Gerade bei Fahrzeugrückläufern an den Hersteller ist eine sach- und fachgerechte Instandsetzung notwendig“, so Lapp.

Leasinggesellschaften reagieren

Einige Leasinggesellschaften haben bereits reagiert und transparente Rückgabeprozesse eingeführt. So setzt zum Beispiel Volkswagen Financial Service auf den Dekra-zertifizierten Rückgabeprozess „Leasing Rücknahme Online“. „Da jeder Kunde den Schadenkatalog bereits zu Vertragsbeginn ausgehändigt bekommt, schaffen wir von Beginn an eine gemeinsame Diskussionsgrundlage. Selbstverständlich sind aber Abweichungen zugunsten des Kunden im Sinne kulanter Regelungen möglich“, erläutert Malte Krause von Volkswagen Financial Service. Die Ermittlung und Bewertung der Rückgabeschäden erfolgt direkt beim Händler anhand von „Leasing Rücknahme Online“. Bei der Rückgabe der Fahrzeuge sind die einzelnen Prozessschritte klar definiert. Ausgangsbasis für die Bewertung der Fahrzeuge ist der Schadenkatalog „Zustandsbewertung bei der Fahrzeugrücknahme“, der sich an definierten Richtlinien orientiert. Kunde und Händlerpartner von Volkswagen Financial Service vereinbaren zum vertraglich festgelegten Ende des Leasingvertrags gemeinsam einen Termin zur Rücknahme des Fahrzeugs. Im Rahmen dieser kann eine der

Einsparungen sind unserer Erfahrung nach zwischen 15 und 25 Prozent auf die Minderwerte möglich

EINE BESONDERS NIEDRIGE ANZEIGE. FÜR Der neue Auris Touring Sports. Der erste kompakte Kombi

Kraftstoffverbrauch ab

3,7 l/100 km



Infos und Angebot:
Einfach den QR-Code
einscannen.

Wenig Verbrauch. Geringe Emissionen. Niedrige Betriebskosten. Hoher Restwert. All das spricht für den Auris Touring Sports. Genau wie sein flexibler Laderaum, seine Fahrdynamik und das markante Design.



folgenden Gutachterorganisationen beauftragt werden: Tüv Süd AutoPlus GmbH, Tüv Nord Mobilität GmbH & Co. KG, Tüv Rheinland Kraftfahrt GmbH sowie die Dekra. „Auf diese Weise ist sicher gestellt, dass die Fahrzeugbewertung von unabhängiger Seite durchgeführt und bestätigt wird“, so Krause. Ähnlich verläuft der Rückgabeprozess auch bei GE Auto Service Leasing GmbH. Der Leasinganbieter arbeitet bei der Fahrzeugbewertung mit dem europaweit agierenden Gutachter Macadam und dem FSP, einem Tochterunternehmen des Tüv Rheinland, zusammen. Die Leasingrückläufer werden mit dem Nutzer vor Ort begutachtet, detailliert protokolliert und zurückgenommen.

Auch die Deutsche Leasing bietet einen transparenten Prozess der Fahrzeugrücknahme an. So kann der Kunde auf Wunsch den Gutachter selbst bestimmen. „Deutsche Leasing ist die einzige Gesellschaft, die dem Kunden vor der Rechnungserstellung über etwaige Schäden am Vertragsende dem Kunden das Gutachten elektronisch 24 Stunden nach Rücknahme zur Verfügung stellt. Hat der Kunde nun dazu Fragen, nimmt er mit unserem Qualitätsmanagement Kontakt auf. Diese werden wiederum in 24 Stunden abschließend geklärt. Erst dann erfolgt die tatsächliche Rechnungsstellung. Also: Keine mühsamen Reklamationen im Nachhinein!“, erklärt Michael Velte, Geschäftsführer Deutsche Leasing.

Lohnt sich der Aufwand?

Hier scheiden sich die Geister. Zwar steht im Durchschnitt ein Minderwert von 2.000 Euro (jährliche Umfrage durch Leasingauslauf.de pro Fahrzeug und Rückgabe auf der einen Seite). Auf der anderen Seite der Bilanz müssen aber auch Kosten eingerechnet werden, die teilweise versteckt sind, aber dennoch zu Buche schlagen. „Einsparungen sind unserer Erfahrung nach zwischen 15 und 25 Prozent auf die Minderwerte möglich. Nicht alle Minderwerte sind einer Reparatur würdig und sollten besser so bleiben wie sie sind“, so Podlech. Doch auch der zusätzliche Zeitaufwand für den Fuhrparkleiter, wenn es keinen standardisierten Prozess bei der Fahrzeugrückgabe gibt, muss eingerechnet werden. Bedenken sollte man auch, dass der Rückläufer für mehrere Tage nicht zur Verfügung steht, die Leasinggebühr aber bis zur Rückgabe gezahlt werden muss. Auch muss der Übergang bis zur Auslieferung des neuen Fahrzeugs überbrückt werden. Hier können wiederum weitere Kosten anfallen. Auch die Kosten für den Dienstleister, der das Fahrzeug aufbereitet oder repariert, verlangt eine Berücksichtigung in der Gesamtkalkulation. Der

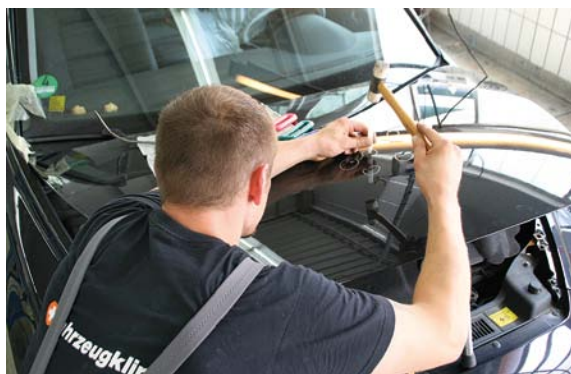
Anteil der aufbereiteten Fahrzeuge ist in Bezug auf das Gesamtvolumen der Leasingrückläufer nach Meinung der Leasinggesellschaften gering. „Damit sich Fahrzeugaufbereitungen wirtschaftlich lohnen, werden die Arbeiten oft unter hohem Zeit- und Kostendruck mit der damit verbundenen Materialqualität ausgeführt. Dies führt wiederum dazu, dass viele Aufbereitungen nicht den gängigen fachlichen Maßstäben entsprechen und zu Folgekosten führen“, heißt es bei Alphabet.

Für kleine Flotten lohnt sich, nach Meinung von Podlech, die Fahrzeugaufbereitung eher nicht. „Es sei denn, der Fuhrparkleiter erkennt schon bei optischer Begutachtung schwerwiegende Schäden. Das könnten etwa nicht reparierte Unfallschäden sein, Hagelschäden oder Steinschläge in der Windschutzscheibe. Im Einzelfall sollte dann eine Reparatur durchgeführt werden.“

Für größere Flotten lohne sich die Fahrzeugaufbereitung eher. „Aber neben der reinen Reparatur können Mehrwerte oft wichtiger sein als die Einsparung durch Smart-Repair. Ein wichtiger Mehrwert ist die einheitliche Aussteuerung bei gleichzeitig vielen Leasinggebern“, so Podlech. Für Lapp steht fest, dass sich Smart-Repair und eine Fahrzeugaufbereitung auf jeden Fall lohnt: „Wir versprechen im schlechtesten Fall Kostenneutralität. Das heißt, der Kunde hat die dezentrale Fotodokumentation und den Audatex Kostenvoranschlag umsonst und kann im Nachgang sehr leicht mit dem Buy Back Geber verhandeln.“

Bei der Verwaltung des Fuhrparks offenbaren sich schon Problemfälle

Schon während der Leasinglaufzeit lässt sich über die anfallenden Kosten für ein Fahrzeug erkennen, ob es am Ende des Vertrages zu Problemen kommt. Die dazu notwendigen Daten fallen beim Fuhrparkmanagement ganz automatisch an. Denn jede Benzinkostenabrechnung liefert zugleich Informationen über den aktuellen Kilometerstand des Fahrzeugs, jede Schadenmeldung und jeder Werkstattaufenthalt sowie jede Inspektion offenbart den Zustand des Fahrzeugs. Abweichungen gegenüber den Vereinbarungen im Leasingvertrag lassen sich so schnell erkennen und durch entsprechende Maßnahmen beheben. „Schon während der Leasingzeit müssen Schäden aufgenommen und teilweise beseitigt werden.“ Die Mentalität vergangener Tage: „Wir machen alles erst zum Schluss ist ein Bumerang und führt zu Kosten von über 4.000 Euro pro



Nicht alle Minderwerte sind einer Reparatur würdig und sollten besser so bleiben wie sie sind

Mit Smart-Repair lassen sich Kosten einsparen.

BESONDERS NIEDRIGE FUHRPARKKOSTEN.
als Hybrid, Benzin oder Diesel.

Mehr erfahren Sie unter Tel. 0 22 34/102 21 10 oder toyota.de/fleet

Kraftstoffverbrauch innerorts/außerorts/kombiniert 8,0–3,6/5,1–3,6/6,1–3,7 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert 140–85 g/km (nach EU-Messverfahren). Abb. zeigt Auris mit Sonderausstattung.



TOYOTA

NICHTS IST
UNMÖGLICH



An kleinen Stellen ansetzen, statt große Teile zu ersetzen.

SMARTREPAIR

Der Begriff stammt aus dem Amerikanischen. S.M.A.R.T. – Repair ist die ursprüngliche Schreibung des Begriffs. Die Abkürzungen stehen dabei für Small Middle Area Repair Technologies, also übersetzt: Reparaturtechniken für kleine bis mittelgroße (Karosserie-)flächen.

Unter Smart-Repair versteht man Reparaturmethoden, die speziell für die Beseitigung von Kleinschäden an Kraftfahrzeugen entwickelt wurden und angewendet werden. Hierbei stellt Smart-Repair eine kostengünstige Variante zu konventionellen Karosserie-, Lack-, und Innenrauminstandsetzungen dar. Reparaturen nach dieser Methode sind oftmals wesentlich kostengünstiger und umweltschonender als konventionelle Reparaturmethoden.

Zu den „klassischen“ Disziplinen der Smart-Repair zählt mittlerweile die lackschadenfreie Ausbeultechnik

- Dellendrücken, Beulen drücken
- Kleinlackierungen (Spot-Repair)
- Steinschlagreparatur (Verbundglasreparatur) an Windschutzscheiben
- Polsterreparatur (Stoffe und Textilien)
- Lederreparatur (auch Kunstleder und Vinyl)
- Kunststoffreparatur (innen und außen)
- Geruchsbeseitigung (Beseitigung übler und hartnäckiger Gerüche)
- Felgenreparatur (Schönheitsaufbereitung und (sehr eingeschränkt) Reparatur von Felgen)

Quelle: Auto.net GLASinnovation gmbh

FAHRZEUGAUFBEREITUNG

Bei der Fahrzeugaufbereitung wird das Fahrzeug gründlich innen und außen gereinigt. So werden im Außenbereich nach einer gründlichen Wäsche der Lack poliert und versiegelt, der Motorraum und die Felgen gereinigt. Im Innenraum werden Polster und Fußraum shampooiert, Lederbezüge entsprechend gereinigt, der Fahrzeughimmel und sämtliche Kunststoffteile innen und außen gereinigt.

Auto“, erklärt Lapp. und ergänzt: „Einige unserer Kunden checken ihren Fuhrpark dezentral jährlich auf seinen Allgemeinzustand via leasingauslauf.de.“ Generell gilt: Wer sein Autoscheckheftgepflegt zurückgibt, hat in der Regel keine Nachzahlung zu erwarten.

Der Dienstwagen, Arbeitsplatz und Aushängeschild.

Vereinbarungen zur Fahrzeugpflege sollten zwischen Dienstwagennutzer und dem Unternehmen getroffen werden. Viele Leasingfirmen bieten Hilfe bei der Erstellung solcher Richtlinien an. Es lohnt sich auch der Blick in deren allgemeine Geschäftsbedingungen, denn dort finden sich oft Hinweise zur Behandlung des Fahrzeugs. Ohnehin sollte der Nutzer Wert auf ein gepflegtes Äußeres seines Wagens legen, repräsentiert er doch mit dem Fahrzeug sein Unternehmen.

WERTERHALT

Ein gepflegter Wagen sorgt nicht nur für ein gutes Firmenimage, er spart auch Geld.

Schon mit einfachen Maßnahmen lässt sich der Zustand, und somit der Werterhalt, eines Pkw verbessern:

Der Lack sollte gelegentlich mit Wachs behandelt werden, dadurch wird er widerstandsfähiger gegenüber Umwelteinflüssen.

Vogelkot, Baumharz oder Pflanzenrückstände müssen sofort entfernt werden. Sie können sonst Lackverätzungen hervorrufen. Auch Schäden durch Steinschlag sollten besser unmittelbar repariert werden, da sich sonst größere Risse bilden können.

In den Dienstwagenrichtlinien sollte die Mitnahme von Haustieren verboten werden.

Ebenfalls ist es sinnvoll, ein generelles Rauchverbot für Dienstwagen auszusprechen. Brandlöcher und schlechter Geruch können zur Wertminderung führen.

Wird das Auto einer Wäsche unterzogen, sollte eine Waschstraße mit reinigenden Textilstreifen bevorzugt werden. Sie schonen den Lack mehr als herkömmliche Bürsten.

Fazit

Die Leasinggesellschaft, die einen Transparenten und für den Kunden steuerbaren Rückgabeprozess anbietet, investiert viel in die Kundenbeziehung. Auch dieses positive Beispiel gibt es bereits am Markt. Dem Kunden das Recht auf Auskunft und Gestaltungsmöglichkeit vor Rückgabe zu geben, sollte zum Standard gehören.

Aber auch die Flotten haben noch viel Verbesserungspotential. Manchmal bleiben zum Beispiel Rückgabeprotokolle über Wochen nicht unterzeichnet liegen. Das kann daran liegen, dass der Mitarbeiter im Urlaub oder erkrankt ist. Oder es werden Entscheidungen in der Kostenstelle verschleppt. So entstehen unnötige Kosten für eine weiter zu zahlende Leasingrate. Für die Zukunft der Sachverständigen ist das Fahrzeug-Leasing ein sehr gutes Geschäft. Rückläufer werden teilweise bis zu vier Mal durch Gutachter inspiziert. „Am Ende werden die Autos aber ganz normal weiterverkauft. Schön wäre es doch, wenn der Käufer auf Basis der Minderwerte entscheiden könnte, ob er ein aufbereitetes oder unbearbeitetes Auto erhält. Das Angebot müsste an die Flotte gerichtet sein. Die bezahlt es ja schließlich. Aber bis dahin wird es wohl dauern“, erklärt Dennis Podlech.

Der Mazda CX-5.

Sparen Und Vergnügen.

4,6 l/100 km¹⁾
380 Nm Drehmoment Motorleistung
14:1 Verdichtungsverhältnis
Automatikgetriebe
Chassis i-stop
Leichtbau
110 kW (150 PS) Leistung Fahrspaß
119 g CO₂/km¹⁾



Sieger in der
Importwertung SUV⁴⁾

Mazda CX-5

Finanz-Leasing schon ab € **229**²⁾

Barpreis bereits ab € **17.265**³⁾

MAZDA FLEET. QUALITÄT ERLEBEN. EFFIZIENZ ERFAHREN.

Vermissen Sie bei vielen Geschäftswagen den Fahrspaß? Wollen Sie am liebsten Leistung und Leidenschaft, die sich rechnet? Dann sollten Sie den Mazda CX-5 ausprobieren. Dank des KODO-Designs sieht dieser Kompakt-SUV nicht nur nach purer Freude aus – die revolutionäre SKYACTIV Technologie, niedrige Verbrauchswerte und attraktive Konditionen garantieren sie auch. Auf Wunsch auch als Diesel Automatik verfügbar. Am besten informieren Sie sich gleich unter www.mazda-fleet.de über unsere Angebote für Firmenkunden.



mazda

zoom-zoom

1) Kraftstoffverbrauch im kombinierten Testzyklus: 6,6–4,6 l/100 km; CO₂-Emissionen im kombinierten Testzyklus: 155–119 g/km.

2) Ein gewerbliches Leasingangebot der Mazda Finance – einem Service-Center der Santander Consumer Bank AG, Santander-Platz 1, 41064 Mönchengladbach – bei NULL Leasing mit € 0 Sonderzahlung, 36 Monaten Laufzeit und 60.000 km Gesamtleistung für einen Mazda CX-5 2.0 i SKYACTIV-G Benzin, 121 kW (165 PS), Prime-Line, Frontantrieb, 6-Gang-Schaltgetriebe. Nur bei teilnehmenden Mazda Vertragshändlern und verbindlicher Bestellung bis 30.09.2013. 3) Barpreis für einen Mazda CX-5 2.0 i SKYACTIV-G Benzin, 121 kW (165 PS), Prime-Line, Frontantrieb, 6-Gang-Schaltgetriebe. 4) Autoflotte 03/2013. Abbildung zeigt Fahrzeug mit höherwertiger Ausstattung. Alle Preise exkl. MwSt., zzgl. Überführung und Zulassung.



Dr. Katja Löhr-Müller
Rechtsanwältin

Haftungsfragen

Der BGH sieht Vertragsklauseln in Mietverträgen als unwirksam an, wenn sie den Vertragspartner unangemessen benachteiligen.



scheidung zugrunde liegenden Fall hatte ein Mieter gegen Zahlung einer zusätzlichen Gebühr eine Haftungsreduzierung auf 1.000 Euro pro Tag und Schadenfall mit dem Vermieter vereinbart. Auf der Vorderseite des Mietformulars war vermerkt: „Bei jedem Unfall/Beschädigung ist sofort die Polizei hinzuzuziehen.“ Auf der Rückseite des Mietvertragsformulars befanden sich die abgedruckten Mietbedingungen, die unter anderem folgendes enthielten:

„Bei jedem Unfall/Schaden - gleich ob selbst oder fremd verschuldet oder schuldlos entstanden (bspw. Wildunfällen) - ist sofort die Polizei hinzuzuziehen und darauf zu bestehen, dass der Unfall/Schaden/die Beschädigung polizeilich aufgenommen wird. Die Vermieterin ist sofort zu verständigen. [...] (bei Verstoß gegen auch nur eine dieser Verpflichtungen zur Schadenaufklärung verliert der Mieter seinen Versicherungsschutz und trägt somit trotz eventuell gezahlter Gebühr für Haftungsbeschränkung die volle Haftung für den eingetretenen Schaden)“.

Der Mieter verursachte an einem Tag gleich zwei Schäden am Fahrzeug und informierte den Vermieter auch entsprechend. Die Polizei war allerdings nicht hinzugezogen worden. Deshalb verweigerte der Vermieter die Haftungsbeschränkung und forderte von Mieter vollen Schadensersatz. Das sah das Landgericht aufgrund der Mietbedingungen zunächst ebenso. Das Oberlandesgericht hob in der Berufung das erste Urteil wegen der Unwirksamkeit der Bestimmung auf und verurteilte den Mieter nur zur Zahlung des Selbstbehaltes von insgesamt 2.000 Euro. So einfach machte es sich der BGH in der vom Vermieter eingelegten Revision nun auch wieder nicht und stellte in seiner Entscheidung klare Regeln auf, wie in einem solchen Fall vorzugehen ist.

Unangemessene Benachteiligung

Wie das Oberlandesgericht gingen auch die Bundesrichter davon aus, dass die Mietbedingungen den Mieter unangemessen benachteiligen und daher unwirksam seien. Der Vermieter könne sich auf die dem Mieter vorzuwerfende Verletzung der Obliegenheit, in jedem Schadenfall sofort die Polizei zur Aufnahme des Schadens hinzuzuziehen, nicht berufen. Das führt nach Ansicht des BGH allerdings nicht dazu, dass eine Vertragslücke in den Mietbedingungen entsteht. So müsse sich eine mietvertragliche Haftungsfreistellung am Versicherungsvertragsgesetz, welches seit dem 1. Januar 2008 in Kraft ist, orientieren.

„Der Mieter eines Fahrzeugs, der mit dem Vermieter gegen Entgelt eine Haftungsreduzierung

VON DR. KATJA LÖHR-MÜLLER

Welcher Fuhrparkmanager kennt das nicht? Ein Mitarbeiter benötigt kurzfristig ein Fahrzeug für eine Dienstreise und es stehen nicht genügend Poolfahrzeuge zur Verfügung. Oder Poolwagen gäbe es genug, aber eben gerade nicht dort, wo das Fahrzeug benötigt wird. Da heißt es also: Ein Mietwagen muss her. Gleichgültig, ob der Wagen nur für einen Tag oder länger angemietet wird, in jedem Fall lohnt es sich, vorher auch das „Kleingedruckte“ zu lesen. Heißen sie nun Allgemeine Geschäftsbedingungen, Allgemeine Vertragsbedingungen, Mietbedingungen oder einfach AGB, sie alle sind vorformulierte Regularien, die der Verwender für eine Vielzahl von Fällen nutzen möchte.

Nach Paragraph 307 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) sind Bestimmungen in Allgemeinen Geschäftsbedingungen dann aber unwirksam, wenn sie den Vertragspartner des Verwenders entgegen den Geboten von Treu und Glauben unangemessen benachteiligen. Nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung ist eine Klausel als unangemessen anzusehen, „wenn der Verwender die Vertragsgestaltung einseitig für sich in Anspruch nimmt und eigene Interessen missbräuchlich auf Kosten des Vertragspartners durchzusetzen versucht, ohne von vornherein die Interessen seines Partners hinreichend zu berücksichtigen und ihm einen angemessenen Ausgleich zuzugestehen“. Im Zweifel ist eine unangemessene Benachteiligung dann anzunehmen, wenn eine Bestimmung mit wesentlichen Grundgedanken der gesetzlichen Regelung, von der abgewichen werden soll, nicht zu vereinbaren ist.

Immer Polizei?

Immer wieder müssen sich Gerichte mit den Mietbedingungen gewerblicher Autovermieter auseinander setzen. Dabei geht es häufig um die Frage, wie ein Mieter für die Beschädigung eines Mietfahrzeugs in die Haftung genommen werden darf. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang ein aktuelles Urteil des Bundesgerichtshofs vom 24. Oktober 2012. In dem der Ent-

*Immer wieder müssen
sich Gerichte mit den
Mietbedingungen ge-
werblicher Autovermieter
auseinander setzen*

nach Art der Vollkaskoversicherung vereinbart habe, dürfe wie ein Versicherungsnehmer darauf vertrauen, dass die Reichweite des mietvertraglich vereinbarten Schutzes im Wesentlichen dem Schutz entspricht, den er als Eigentümer des Fahrzeugs und als Versicherungsnehmer in der Fahrzeugvollversicherung genießt,“ so die Richter.

Es ist bereits anerkannt, dass es durchaus zulässig ist, in AGB dem Mieter vorzuschreiben, die Polizei im Schadenfall hinzuzuziehen. Denn genau dies entspricht auch dem Leitbild in der Kaskoversicherung. Bei der Prüfung der Wirksamkeit einer „Polizeiklausel“ in Mietbedingungen ist jedoch nicht nur auf den Tatbestand dieser Obliegenheit, sondern auch auf die daran geknüpften Rechtsfolgen abzustellen. Besagen diese, dass bei einer Obliegenheitsverletzung der Verlust des Versicherungsschutzes und die volle Haftung des Mieters als Konsequenz folgt, entspricht das nicht dem Leitbild des Versicherungsvertragsgesetzes (VVG). Denn anders als früher gilt nicht mehr das „Alles-oder-nichts-Prinzip“.

Die Rechtsfolgen einer Obliegenheitsverletzung bestimmen sich heute nach Paragraph 28 VVG. Nach dieser Vorschrift wird der Versicherer bei Verletzung einer vom Versicherungsnehmer zu erfüllenden vertraglichen Obliegenheit nur dann von der Leistung frei, wenn der Versicherungsnehmer vorsätzlich gehandelt hat. Bei einer grob fahr-

lässigen Verletzung der Obliegenheit ist der Versicherer lediglich berechtigt, seine Leistung in einem der Schwere des Verschuldens des Versicherungsnehmers entsprechenden Verhältnis zu kürzen. Gemäß Paragraph 28 VVG bleibt der Versicherer jedoch auch in diesen Fällen zur Leistung verpflichtet, soweit die Verletzung der Obliegenheit weder für den Eintritt noch für die Feststellung des Versicherungsfalles oder für die Feststellung oder den Umfang der Leistungspflicht des Versicherers ursächlich ist.

Zurück verwiesen

Genau nach diesen Grundsätzen haben sich nach dem Urteil des BGH Haftungsregeln von Vermietern zu orientieren. Ist eine Klausel in Allgemeinen Geschäftsbedingungen unwirksam, sind vorrangig die gesetzlichen Vorschriften als eine konkrete Ersatzregelung in Betracht zu ziehen. Da eine vertraglich vereinbarte Haftungsfreistellung in einem Kfz-Mietvertrag nach den Grundsätzen der Kaskoversicherung auszugestalten ist, haben die Bundesrichter eben jenen Paragraphen 28 VVG herangezogen, um die Vertragslücke zu schließen.

Da die zunächst mit dem Fall betrauten Gerichte keine Feststellungen darüber getroffen hatten, ob der Mieter die Schäden selbst verschuldet hatte und wenn ja, welche Form der Fahrlässigkeit vorlag, hat der BGH den Rechtsstreit wieder an das OLG zurückverwiesen. Dort ist jetzt zu klären, ob der Mieter denn nach Paragraph 28 VVG haften würde, also welche Form der Fahrlässigkeit vorlag. Erst danach steht fest, ob er nur seine Selbstbeteiligung zu übernehmen hat oder doch noch mehr vom eingetretenen Schaden ersetzen muss (BGH, Urteil vom 24.10.2012, Az. XII ZR 40/11).

Denn anders als früher gilt nicht mehr das „Alles-oder-nichts-Prinzip“

Der A.T.U. Rundum-Service für Ihren Fuhrpark



Auto-Glas-Service

Wir bieten Glas-Service für alle Fahrzeughersteller und -modelle. Mit rund 600 Filialen ist A.T.U. die Nummer 1 in Deutschland bei der Anzahl der Autoglas-Servicestellen!

- » Autoglas-Austausch
- » Steinschlag-Reparatur
- » Vor-Ort-Service
- » Hol- und Bringservice



Scheibenreparatur der Extraklasse mit Premium Harz TL 4.12 Perfect View



www.atu.de/b2b oder unter +49 (0) 180 6 27 27 28 981*

* Vodafone 0,20 Ct. je Anruf aus dem dt. Festnetz, max. 0,60 Ct. je Anruf aus den dt. Mobilfunknetzen

ATU
Die Nr.1 Meisterwerkstatt

Aktuelle Urteile

Urteile

Rote Ampel umfahren erlaubt

Wer bisher beim Umfahren einer roten Ampel ein schlechtes Gewissen hatte, kann aufatmen: Er verstößt nicht unbedingt gegen die Verkehrsregeln. Etwa dann nicht, wenn er auf ein Tankstellengelände neben der Kreuzung abbiegt und es so wieder verlässt, dass ihn die rote Ampel nicht mehr betrifft, entschied das Oberlandesgericht Hamm. Der betroffene Autofahrer war zunächst wegen seines Ausweichmanövers zu einer Geldbuße von 200 Euro verurteilt worden, außerdem musste er einen Monat seinen Führerschein abgeben. „Vorsätzliche Nichtbefolgung eines Wechsellichtzeichens“ hatte das zuständige Amtsgericht seine Abkürzung über das Tankstellengelände genannt.

Die Richter des Oberlandesgerichts waren anderer Meinung. Das Umfahren einer Ampel könne zwar tatsächlich einen Rotlichtverstoß darstellen. Zum Beispiel, wenn ein Autofahrer über einen parallel verlaufenden Randstreifen oder eine Busspur die Signalanlage umfährt, um hinter der Ampel wieder auf die Fahrbahn aufzufahren.



DER FIAT 500L EASY

mtl. ab € 99,-*



Ein Parkplatz oder Tankstellengelände sei jedoch kein von den Lichtzeichen geschützter Bereich.

(OLG Hamm, Az.: I RBs 98/13) SP-X

Doppelte Sicherung gegen Wegrollen

Stellt ein Autofahrer ein Kraftfahrzeug auf einer abschüssigen Straße ab, ohne dass eine doppelte Sicherung gegen Wegrollen mittels Handbremse und Einlegen eines Ganges erfolgt, rechtfertigt dies nach Auffassung des Obergerichts Lüneburg grundsätzlich den Vorwurf der groben Fahrlässigkeit. Hinweis: Das Vorliegen einer grob fahrlässigen Schadensverursachung kann den Verlust des Anspruchs aus einer bestehenden Kaskoversicherung nach sich ziehen. Sie kann aber – wie in dem vorliegenden Fall – zu einer Haftung des Fahrers gegenüber seinem Arbeitgeber (Dienstherrn) für die Beschädigung eines betrieblichen Fahrzeugs führen.

(OVG Lüneburg vom 2.04.2013, Az. 5 LA 50/12) rp

Auch ein Kind kann haften

Bei einem Unfall im Straßenverkehr kann ein 11-jähriges Kind allein haften. Begeht das Kind einen massiven Verkehrsverstoß, wiegt das schwerer als die Betriebsgefahr des Autos, das hat das Oberlandesgericht Naumburg entschieden. Dabei bezogen sich die Richter darauf, dass das Mädchen im vorliegenden Fall die Fähigkeit hatte zu erkennen, was es tut.

Die Elfjährige wollte in der Dunkelheit zwischen parkenden Autos die Straße überqueren, um zu Kindern auf der anderen Straßenseite zu gelangen. Den heranahenden Pkw sah sie zwar, ging aber davon aus, dass sie es schaffen würde, so

schildert es der Deutsche Anwaltverein (DAV). Die Autofahrerin fuhr mit etwa 25 bis 30 km/h, da sie auf die Kinder auf der anderen Straßenseite achtete.

Nach dem Unfall blieb die Klage gegen die Autofahrerin ohne Erfolg. Ihre Geschwindigkeit sei angemessen gewesen und sie habe nicht mit dem Auftauchen des Mädchens rechnen müssen, begründeten die Richter. Laut ihres Urteils kann die allgemeine Betriebsgefahr eines Fahrzeugs in diesem Fall nicht zu Lasten der Fahrerin herangezogen werden. Das Mädchen habe also erkennen können, dass sie unvernünftig handele. Außerdem sei ihr bewusst gewesen, dass sie besonders vorsichtig sein muss, wenn sie zwischen geparkten Fahrzeugen die Straße überqueren will.

(OLG Naumburg, Az. 10 U 22/12) SP-X

Kein Einspruch per E-Mail

Gegen einen Bußgeldbescheid kann man nicht per E-Mail Einspruch erheben, auch wenn die elektronische Adresse der Behörde auf dem Formular angegeben ist. Ein Einspruch per Mail entspricht nicht den Formvorschriften, hat das Landgericht Fulda entschieden.

Deshalb könne nur der Gesetzgeber zulassen, dass per E-Mail Einspruch eingelegt werden kann, entschieden die Richter. Daran ändere auch der Umstand nichts, dass im Bußgeldbescheid die E-Mail-Adresse des Regierungspräsidiums angegeben war, so der Deutsche Anwaltverein (DAV). Auch, dass in der Rechtsbehelfsbelehrung keine Einschränkung enthalten war, ändere daran nichts. In dem verhandelten Fall hatte der Betroffene per Mail versucht, sein einmonatiges Fahrverbot in eine höhere Punktzahl in Flensburg umzuwandeln.

(AZ: 2Qs 65/12) SP-X

Fiat 500L EASY

FÜR ALLE, DIE GROSSES VORHABEN.

Große Herausforderungen sind für den Fiat 500L EASY eine Kleinigkeit. Platz und Variabilität bietet er im Überfluss: asymmetrisch umklappbare und versenkbare Rücksitzbank, einzeln verschiebbare Rücksitze, zum Tisch umklappbare Beifahrersitzlehne. Serienmäßig an Bord sind:

- Klimaanlage
- uconnect™ Radio mit 5"-Touchscreen
- Lederlenkrad mit Multifunktionstasten
- Bluetooth®-Freisprechanlage
- Tagfahrlicht
- Geschwindigkeitsregelanlage

Natürlich kommt auch die Sicherheit nicht zu kurz – dafür sorgen 6 Airbags, ABS, ESP, ASR, Hill-Holder u. v. m. Entdecken Sie den Fiat 500L EASY und unsere einzigartige Modellvielfalt auf flottenspezialisten.de. Oder kontaktieren Sie uns direkt unter flottenspezialisten@fiat.com.

Fiat mit



Jeep

DIE FLOTTENSPEZIALISTEN

Kraftstoffverbrauch (l/100 km) nach RL 80/1268/EWG: innerorts 8,3; außerorts 5,0; kombiniert 6,2. CO₂-Emission (g/km): kombiniert 145.

* Ein gewerbliches Leasingangebot der ALD Lease Finanz GmbH, Nedderfeld 95, 22529 Hamburg, zzgl. MwSt., Transport- und Zulassungskosten für den Fiat 500L EASY 1.4 16V mit 70 kW (95 PS), Mindestausstattung Metallic-Lackierung: 36 Monate Laufzeit, 30.000 km Gesamtfahrleistung, € 885,00 Sonderzahlung, ab € 99,00 monatliche Leasingrate.

Angebot freibleibend und gültig nur bei Vertragseingang bei der ALD Lease Finanz GmbH bis zum 30.12.2013. Vorbehaltlich Preiserhöhung des Herstellers. Abbildung zeigt Sonderausstattung.



Detlef G.A. Jührich
Steuerberater

Flötentöne

**Musiklehrerin klagte erfolgreich:
Voller Kostenabzug bei verschiedenen Tätigkeiten.**



DETLEF G.A. JUHRICH

Selbständige Unternehmer sind in Bezug auf die Fahrtkosten zwischen Wohnung und Betriebsstätte Arbeitnehmern gleichgestellt

In der Vergangenheit stritten Selbstständige und Finanzverwaltung immer wieder um den Fahrtkostenabzug, insbesondere dann, wenn der Selbstständige regelmäßig verschiedene auswärtige Tätigkeitsorte aufsuchen musste. Die Finanzverwaltung sah hierhin nämlich regelmäßig Fahrten zu verschiedenen Betriebsstätten des Unternehmers, verneinte den vollen Kostenabzug einer Dienstreise und erkannte lediglich die wesentlich geringeren Fahrtkosten in Höhe der Entfernungspauschale an.

Gegen diese Verwaltungshandhabung hatte eine selbständige Musiklehrerin, die in diversen städtischen Schulen und Kindergärten unterrichtete, unter Verweis auf die neue, liberalere Rechtsprechung des Bundesfinanzhof zur regelmäßigen Arbeitsstätte bei Arbeitnehmern geklagt und Erfolg gehabt. Das Finanzgericht Münster gab ihr mit Urteil vom 22. März 2013 (Az.: 4 K 4834/10 E) in vollem Umfang Recht und hat damit selbständige Unternehmer in Bezug auf die Fahrtkosten zwischen Wohnung und Betriebsstätte Arbeitnehmern gleichgestellt.

Dem Urteil lag folgender Sachverhalt zu Grunde: Die klagende Musikpädagogin suchte in der Regel jeweils einmal pro Woche diverse städtische Schulen und auch Kindergärten auf und schulte dort Kinder im Rahmen musikalischer Früherziehung, Vorbereitungen, Büro- und Verwaltungsarbeiten wurden in einem häuslichen Arbeitszimmer erledigt, welches auch als Archiv und Musikinstrumentenlager diente. Diesen Arbeitsraum sah die Klägerin als Betriebsstätte an und machte daher für die Fahrten zu den einzelnen Unterrichtseinrichtungen unter Verweis auf die zur regelmäßigen Arbeitsstätte von Arbeitnehmern ergangenen neueren BFH-Urteile vom 9. Juli 2009 (VI R 21/08) sowie vom 17. Juni 2010 (VI R 35/08) und vom 9. Juni 2011 (VI R 36/10) jeweils den vollen Fahrtkostenabzug als Dienstreise geltend.

Revision anhängig

Die von der Klägerin vorgetragene Argumentation überzeugte auch das Finanzgericht. Nach der gebotenen Würdigung der

Gesamtumstände kamen die westfälischen Finanzrichter zu der Erkenntnis, dass die Klägerin über keine Betriebsstätte im Sinne des Paragraphen 4 (5) S. 1 Nr. 6 EStG verfügte. Es gelte, so der Urteilstenor, für Selbstständige grundsätzlich dasselbe wie bei Arbeitnehmern, dass auch diese nur eine regelmäßige Arbeits- beziehungsweise Betriebsstätte haben können.

Keine Betriebsstätten

Die zu Unterrichtszwecken aufgesuchten diversen Schulen und Kindertagesstätten seien nicht als Mittelpunkt ihrer freiberuflichen Tätigkeit und somit auch nicht als Betriebsstätte anzusehen. Demzufolge seien die Fahrtkosten auch nicht mit der Entfernungspauschale, sondern voll umfänglich nach Dienstreisegrundsätzen zu berücksichtigen.

Das Urteil aus Münster ist uneingeschränkt zu begrüßen. Schon der Gleichbehandlungsgrundsatz des Grundgesetzes gebietet die Gleichbehandlung gleicher Sachverhalte, so dass es nur folgerichtig ist, Arbeitnehmer und Unternehmer auch in Bezug auf die neue Arbeits/Betriebsstättendefinition gleich zu behandeln.

Unter Az. VIII R 47/11 ist zu dieser Frage schon seit geraumer Zeit ein Revisionsverfahren beim BFH anhängig, über dessen Ausgang man sich sicherlich keine Sorgen zu machen braucht, das aber trotzdem abgewartet werden muss.

Service & Reifen

Wartungskosten Mini-Vans.

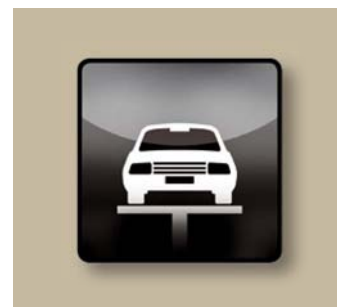
VON UTE KERNBACH

Mit den niedrigsten Wartungs- und Instandsetzungskosten in der Klasse der Mini-Vans kann sich der Škoda Roomster 1,2 mit 70-PS-Benzinmotor behaupten. Bei einer Haltedauer von 36 Monaten und einer Gesamtleistung von 90.000 Kilometern müssen nach Ermittlungen von TecRMI (vormals Audacon) lediglich rund 2.120 Euro aufgebracht werden. Auf Platz zwei mit Folgekosten von rund 2.380 Euro kann sich sein Dieselbruder, der Roomster 1,2 TDI, in die Liste der Wartungsgeizhähle einreihen. Dicht dahinter (2.385 Euro) beansprucht der Rumäne Lodgy dCi 90 den Bronzeplatz.

Mit Kosten von unter 2.800 Euro für die gesamte Laufzeit können sich die Renault-Modus-Modelle dCi 75 (2.581 Euro) und 1,2 16V (2.640

Euro), der Ford B-Max 1,0 Eco-Boost (2.707 Euro), der Nissan Note 1,4 (2.770 Euro) sowie mit jeweils rund 2.7710 Euro der Opel Meriva 1,4 und der Ford B-Max 1,5 TDCI in die Hitliste auf die Plätze vier bis neun einreihen.

Das Gros aller untersuchten Mini-Vans wartet laut den Bad Mergentheimer Experten mit Folgekosten von unter 3.000 Euro für die gesamte Haltedauer auf. Mit Gesamtkosten von mehr als 3.100 Euro bilden der Ford C-Max 1,0 Eco-Boost mit 100 PS (3.112 Euro), der Kia Venga 1,4 (3.143 Euro) und der Hyundai ix 20 1,4 (3.162 Euro) das untere Ende der Skala. Die Kostenschere zum Erstplatzierten klappt um insgesamt 1.042 Euro auseinander.



Wartungskosten Minivans (bei einer Haltedauer von 36 Monaten und einer Laufleistung von 90.000 Kilometern)

Kosten über kompletten Zeitraum inkl. Arbeitsaufwand ohne MwSt. in Euro						
Marke	Modell	kW/PS	Verschleißteile	Wartung	Reifen	Gesamtkosten
Škoda	Roomster 1,2 Active	51/70	737,19	714,75	668,46	2.120,40
Škoda	Roomster 1,2 TDI DPF GreenLine	55/75	924,44	789,26	668,46	2.382,16
Dacia	Lodgy dCi 90 Ambiance	66/90	788,28	815,28	782,30	2.385,86
Renault	Modus dCi 75 FAP Yahoo!	55/75	956,93	692,06	932,54	2.581,53
Renault	Modus 1,2 16V Yahoo!	55/75	1.093,82	740,30	806,54	2.640,66
Ford	B-Max 1,0 EcoBoost Trend	74/100	955,86	736,08	1.015,82	2.707,76
Nissan	Note 1,4 visia	65/88	685,76	944,30	1.140,55	2.770,61
Opel	Meriva 1,4 Selection	74/100	1.193,70	636,60	940,99	2.771,29
Ford	B-Max 1,5 TDCI Ambiente	55/75	955,86	799,68	1.015,82	2.771,36
Opel	Meriva 1,3 CDTi ecoFlex Selection	70/95	1.193,70	674,69	940,99	2.809,38
Nissan	Note 1,5 dci DPF visia	66/90	731,15	1.050,33	1.140,55	2.922,03

Wartungskosten Minivans (bei einer Haltedauer von 36 Monaten und einer Laufleistung von 90.000 Kilometern)

Kosten über kompletten Zeitraum inkl. Arbeitsaufwand ohne MwSt. in Euro						
Toyota	Verso S 1,4 D-4D	66/90	1.192,86	714,38	1.032,24	2.939,48
Renault	Scenic dCi 110 Expression	81/110	1.204,63	923,52	816,27	2.944,42
Hyundai	ix20 1,4 CRDI Classic	66/90	1.182,89	888,83	874,94	2.946,66
Renault	Scenic 1,6 16V 110 Authentique	81/110	1.241,14	916,92	816,27	2.974,33
Kia	Venga 1,4 CRDI 90 Spirit	66/90	1.386,55	774,31	875,05	3.035,91
Toyota	Verso S 1,33 VVT-I	73/99	1.192,86	844,30	1.032,24	3.069,40
Ford	C-Max 1,6 TDCI Ambiente	70/95	999,44	731,05	1.345,71	3.076,20
Ford	C-Max 1,0 EcoBoost Ambiente	74/100	1.055,74	670,18	1.386,12	3.112,04
Kia	Venga 1,4 CVT Attract	66/90	1.386,55	881,99	875,05	3.143,59
Hyundai	ix20 1,4 Classic	66/90	1.182,89	1.104,87	874,94	3.162,70

Quelle: TecRMI



Impressum

bfp ist das unabhängige Fachmagazin für Fuhrparkbetreiber.

bfp unterstützt Fahrzeugflottenbetreiber mit Informationen über Pkw/Transporter, Fuhrparkmanagement, Leasing, Versicherung, mobile Kommunikation und Telematik.

36. Jahrgang 2013

Herausgeber & Verlag:

Schlütersche Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG
Postanschrift: 30130 Hannover
Hans-Böckler-Allee 7, 30173 Hannover
Telefon 0511 8550-0, Telefax 0511 8550-2600
www.schluetersche.de

Verlagsleitung: Klaus Krause

Kfz- und Mobilitätsmedien

Leitung:

Eckhard Schulte
Telefon 0511 8550-2610, schulte@schluetersche.de

Redaktion:

Schlütersche Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG
Rheinallee 193, 55120 Mainz
Hans-Joachim Mag (Chefredakteur)
Telefon 06131 62776-11, mag@fuhrpark.de
Frank Jung, Telefon 06131 62776-12, jung@fuhrpark.de
Clemens Velten, 06131 62776-23, velten@fuhrpark.de
Telefax 06131 62776-20
www.fuhrpark.de, info@fuhrpark.de

Events:

Sabine Janssen
Telefon 06131 62776-13, janssen@fuhrpark.de
Hubert Laininger
Telefon 06131 62776-14, laininger@fuhrpark.de
Petra Frank
Telefon 06131 62776-15, pfrank@fuhrpark.de

Anzeigenleitung:

Marion Bäre
Telefon 0511 8550-2645, baere@schluetersche.de

Anzeigenverkauf:

Gitta Lemke
Telefon 0511 8550-2648, lemke@schluetersche.de
Christian Welc
Telefon 0511 8550-2643, welc@schluetersche.de

Ralf Regese

Telefon 0511 8550-2614, regese@schluetersche.de
Marcel Trageser
Telefon 0511 8550-2647, trageser@schluetersche.de

Derzeit gültige Preisliste: Nr. 32 vom 1. 1. 2013

Druckunterlagen:

anzeigendaten-bfp@schluetersche.de
Telefon 0511 8550-2625, Telefax 0511 8550-2401

Producing: Tom Kaldewey

Vertrieb/Abonnement-Service:

Nadine Jerke
Telefon 0511 8550-2636, Telefax 0511 8550-2405
vertrieb@schluetersche.de

Erscheinungsweise: 10 x jährlich

Bezugspreise:

Inland: jährlich € 30,- inkl. Versandgebühren, inkl. MwSt.
Ausland: jährlich € 30,- zuzüglich € 21,- Versandgebühren
Einzelheft € 4,- inkl. MwSt. zuzüglich Versandgebühren
(EU-Steuerregelung wird berücksichtigt)

Bankverbindung:

Sparkasse Hannover (BLZ 250 501 80), Kto. 101 99 00



Gerichtsstand und Erfüllungsort: Hannover

Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages unter ausführlicher Quellenangabe gestattet. Gezeichnete Artikel decken sich nicht unbedingt mit der Meinung der Redaktion. Für unverlangt eingesandte Manuskripte haftet der Verlag nicht.



Angeschlossen der Informationsgemeinschaft zur Feststellung der Verbreitung von Werbeträgern (IVW).

Die Titel der Kfz- und Mobilitätsmedien im Überblick:

- amz – auto motor zubehör
- bfp fuhrpark + management
- GO GLOBAL BIZ
- NKW PARTNER
- www.amz.de
- www.fuhrpark.de
- www.goglobalbiz.de
- www.nkwpartner.de

Druck: CW Niemeyer Druck GmbH

Böcklerstraße 13, 31789 Hameln/Wangelist

Neues und Erneuerteres

**E-Autos und neue Kombis:
Die Highlights für
Fuhrparkmanager auf der
IAA in Frankfurt.**

Die automobilste
Show der Welt

IAA

65. Internationale Automobil-Ausstellung

12. bis 22. September 2013
Frankfurt am Main

VON SABINE NEUMANN

Auf welche neuen Produkte kann man sich als Fuhrparkleiter in den kommenden Jahren freuen? Worauf muss man sich einstellen? Was machen die Wettbewerber im Vergleich zu den Herstellern, die bisher das Gros der eigenen Flotte ausmachen? Die Fragestellung, mit der man sich zur Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt begibt, entscheidet über den Erfolg des Besuchs. Bei der Fülle des Angebots ist ein guter, zielgerichteter Plan die beste Voraussetzung, den Überblick zu behalten.

Hier zunächst ein Überblick über die geplanten Aktivitäten der Autobauer – soweit bei Redaktionsschluss schon bekannt.

AUDI

Für den Fuhrpark nicht ganz so relevant, aber für alle Cabriofahrer das Ende einer Durststrecke: Einen Sommer lang mussten die Liebhaber der Ingolstädter Produkte auf einen Nachfolger des offenen A3 verzichten. Die letzten Einheiten des Vorgängers sind im Februar vom Band gelaufen. Jetzt feiert auf Basis der neuen viertürigen A3 Stufenheck-Limousine die offene Variante ihre Weltpremiere, bevor sie passend zur nächsten Cabrio-Saison im März 2014 zu den Kunden geht. Der Ur-Quattro hingegen soll wohl Pate einer Sportwagen-Studie sein, über die die Herren der Ringe bis zum Redaktionsschluss noch nichts verraten wollten.

Kein Geheimnis indessen ist, dass die äußerlichen Veränderungen der neuen A8-Generation nur sehr behutsam ausgefallen sind. Der Fokus der Überarbeitung lag diesmal vor allem auf der technischen Weiterentwicklung. Die Einführung des neuen Matrix-LED-Lichts gehört ebenso dazu wie die Möglichkeit, künftig ein Head-Up-Display für die Oberklasse-Limousine zu bekommen. Neu ist auch die Umstellung der elektrohydraulischen Lenkung auf die elektromechanische Versi-

on. Dadurch können Assistenzsysteme wie Lane-Assist mit Lenkeingriff zum Zuge kommen. Auf dem neuesten Stand ist nun auch die Verbindung zur Außenwelt über Internet und andere Möglichkeiten der Konnektivität. Zudem sollen alle Motoren bei teilweise mehr Leistung weniger verbrauchen und damit einen geringeren Emissions-Ausstoß haben.

BMW

Bei BMW steht alles unter dem Zeichen des „i“, sprich einem Gesamtkonzept für nachhaltige und umweltschonende Mobilität. Als Hauptantriebsart sehen die Münchner Elektromotoren und eigens dafür entwickelte Fahrzeuge. Mit dem i3 zeigt BMW dem Publikum einen kleinen vollelektrischen BMW für den Stadtverkehr. Was der Controller allerdings zu einem Einstiegspreis von 34.950 Euro sagt, wird sich selbst bei der „grünen“ Außenwirkung des Autos zeigen.

Keine Frage hingegen ist, dass das Ansinnen, einen i8, einen futuristisch-flachen Sportwagen in den Fuhrpark aufnehmen zu wollen, auf Ablehnung stoßen dürfte. Der Zweisitzer mit Flügeltüren wird von einem Benzin-

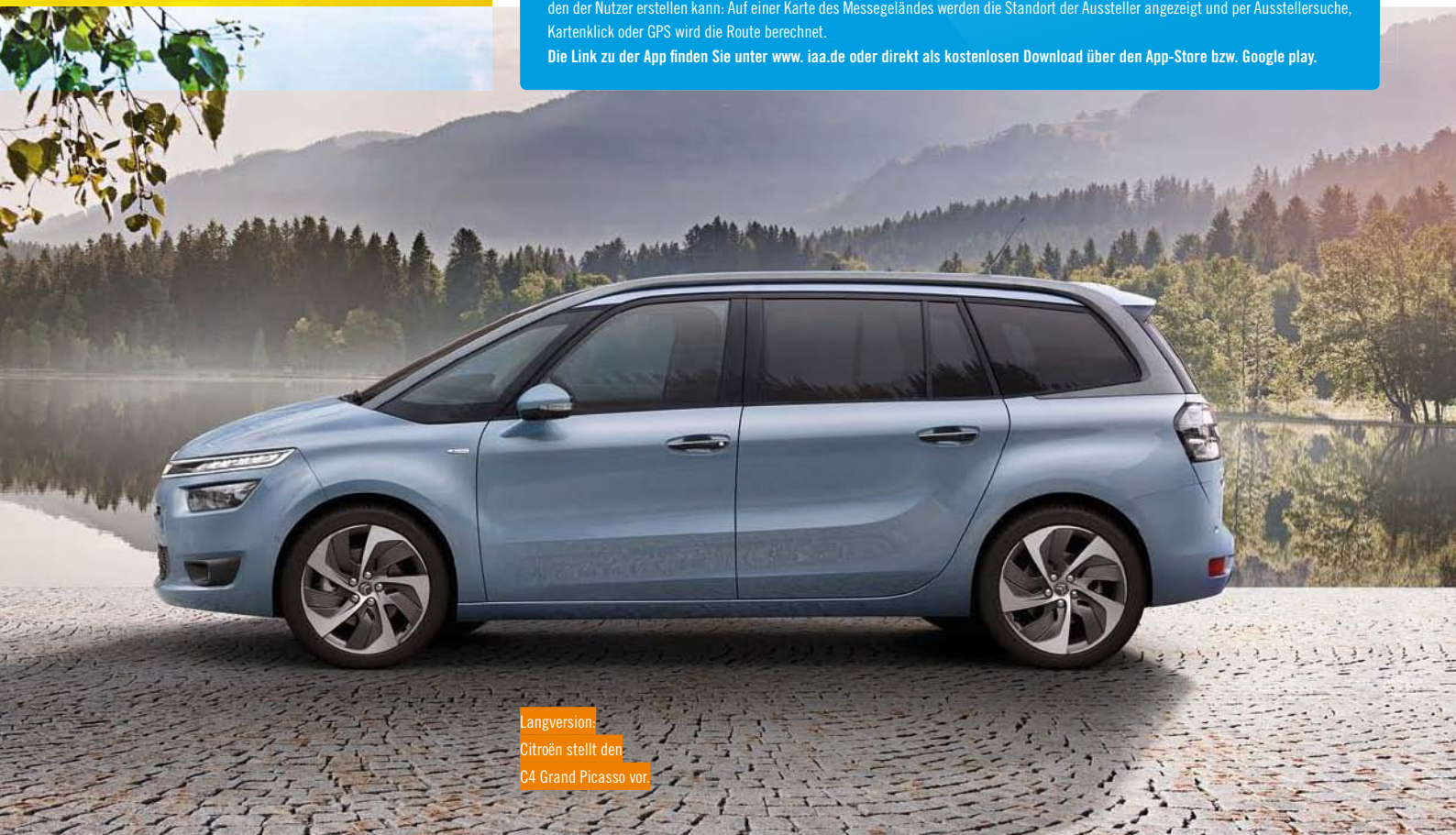
IAA-App



ROUTENPLANER PER APP

Wer beruflich oder privat auf der IAA unterwegs ist, dem erleichtert eine Smartphone-App die Orientierung auf dem gut 230.000 Quadratmeter großen Gelände. Die kostenlose Anwendung fungiert als Messe-Guide: Sie ermöglicht einen Überblick über favorisierte Aussteller und Veranstaltungen, die man in persönlichen Merklisten abspeichern kann. Praktisches Feature ist auch der individuell Rundgang, den der Nutzer erstellen kann: Auf einer Karte des Messegeländes werden die Standort der Aussteller angezeigt und per Ausstellersuche, Kartenklick oder GPS wird die Route berechnet.

Die Link zu der App finden Sie unter www.iaa.de oder direkt als kostenlosen Download über den App-Store bzw. Google play.



Langversion:
Citroën stellt den
C4 Grand Picasso vor.

Hybridantrieb mit etwa 345 PS angetrieben. Die rein elektrische Reichweite soll etwa 30 Kilometer betragen. Weitaus näher an der Realität ist dagegen das neue Vierer Coupé. Der Wagen eröffnet als Nachfolger des zweitürigen Dreiers eine weitere Baureihe bei BMW. Mit seinem kraftvollen Design zeigt er zudem auch auf Antrieb, dass er für sportliche Fahrdynamik steht. Entsprechend bietet er ein ungemein präzises und agiles Fahrverhalten, wovon man sich von Anfang Oktober an selbst überzeugen kann (siehe auch Seite 66). Neben der kompletten Fünfer-Baureihe und den M-Modellen (samt nochmals leistungsgesteigerten Versionen) zeigt sich auch die dritte Generation des X5 auf dem BMW-Stand. Bis auf eine wesentlich markantere Front hat sich das Design nur dezent verändert. Unter anderem sollen 90 Kilogramm weniger Gewicht und eine überarbeitete Motorenpalette dafür sorgen, den Flottenverbrauch weiter zu senken.

Zu erwarten ist auch, dass das bereits auf einer Freizeit-Messe in Friedrichshafen gezeigte „Concept Aktive Tourer Outdoor“, einer 4,35 Meter langen, 1,83 Meter breiten und 1,576 Meter hohen Studie des X1

mit 2,67 Metern Radstand, in einer seriennahen oder sogar serienreifen Version vorgestellt wird.

CHEVROLET

Zwar präsentiert Chevrolet in Frankfurt die Sonderedition „Bubble“ des kleinen Spark mit ausgeprägten Stoßfängern und 15-Zoll-Rädern mit in weiß gehaltenen Felgen. Als echte Neuerung entpuppt sich das aber schnell als Luftblase. Die Überarbeitung und Weiterentwicklung nahezu aller Modelle ist indessen ganz real. Eine Rückfahrkamera für den Aveo und neue Ausstattungs- und Antriebskombinationen für das Kompaktklasseangebot Cruz gehören ebenso zu den Neuerungen wie die Möglichkeit, den SUV Trax in der 140 PS-Turbo-Benzinvariante künftig nur mit Frontantrieb zu bekommen.

CITROËN

Der Grand C4 Picasso ist der Star bei Citroën. Der Fünf-Sitzer kann optional mit zwei weiteren Sitzen bestückt werden und bietet mit 645 Litern laut Angaben des Herstellers das größte Kofferraumvolumen

seiner Klasse. Einen Spitzenplatz nimmt der Van auch in Sachen Verbrauch im Segment ein. Der Normwert des e-HDi 90 (92 PS) mit elektronisch gesteuertem Sechsgang-Getriebe ESG6 ist mit nur 3,8 Liter angegeben. Das entspricht einem CO₂-Emissionswert von 98 Gramm.

Zudem kündigen die Franzosen ein „spektakuläres“ Concept-Car an, verraten aber bisher noch nicht mehr davon.

DACIA

Von der Renault-Tochter wird auf der IAA die nächste Generation des kleinen Geländegängers Duster erwartet. Erste Gerüchte sprechen von einer überarbeiteten Front und sparsameren Motoren.

FIAT/LANCIA

Es wird gemunkelt, dass vom Fiat 500L eine SUV-Variante gebaut werden soll. Doch bisher ist das vom Hersteller noch nicht bestätigt. Auch bleibt es bisher ein Geheimnis, was Alfa Romeo, Lancia und Jeep mit auf die Messe bringen.



Mut zu außergewöhnlichem Design:
Einen Ausblick auf ein mögliches Modell im
B-Segment gibt Kia mit einer Studie.

FORD

Gleich mit zwei Weltpremieren wartet Ford in Frankfurt auf. Die seriennahen Studie „S-Max-Concept“ gibt schon mal einen Ausblick darauf, wie im kommenden Jahr der Nachfolger des Sportvans aussehen könnte. Exemplarisch am Mondeo der nächsten Generation, der in Nordamerika unter dem Namen „Fusion“ bereits in einer amerikanischen Variante auf dem Markt ist, zeigt der Kölner Autobauer eine neue, im Premium-Bereich angesiedelte Ausstattungslinie mit dem Namen „Vignale“. Neben hochwertigen Materialien und neuen Komfortelementen werden zukünftig unter diesem Label alle Modelle in einer hochwertigen Version angeboten, die dann auch dem Trend nach immer größerer Individualisierung Rechnung tragen.

HONDA

Honda stellt den neuen Civic Tourer ins Rampenlicht des Messestands. Die Kombiversion kommt im September auf den Markt. Das Kofferraumvolumen beträgt 624 Liter und kann bei Bedarf auf 1.668 Liter erweitert werden.

HYUNDAI

Bereits fünf Jahre nach der Markteinführung zeigt Hyundai die nächste i10-Generation. Sie ist länger (plus 80 Millimeter), breiter (plus 65 Millimeter) und niedriger (minus 50 Millimeter) als ihr Vorgänger, soll viel Beinfreiheit und Ladefähigkeit bieten. Der leicht vergrößerte Radstand spricht für ein agiles Fahrverhalten. Des Weiteren ist auf dem Stand der Koreaner ein erster Blick auf das Facelift des Kompakt-SUV ix35 zu werfen.

INFINITI

Infiniti zeigt auf der IAA das Konzeptfahrzeug Q30. Mit dem Kompaktmodell wollen die Japaner ihr Produktportfolio im unteren Einstiegssegment erweitern. Der Q30 soll ab 2015 erhältlich sein. Preislich ordnet er sich unter der Mittelklasselimousine Q50 ein, die bei 34.350 Euro startet.

JAGUAR/LAND ROVER

Britische Medien sprechen davon, dass Jaguar die Studie eines Mittelklasse-SUV zeigt. Das Serienmodell könnte 2016 in Produktion gehen. Die Technik soll nicht von der Geländewagen-Schwester Land Rover übernommen werden, sondern von einer ebenfalls geplanten Einstiegslimousine der Marke in der Mittelklasse. Als Name für das SUV wären Q-Type und XQ möglich.

KIA

Ob das Konzeptfahrzeug von Kia irgendwann in Serie geht, ist ebenfalls noch ungewiss. Die Koreaner wollen mit der Studie, die einen Ausblick auf ein mögliches Modell im B-Segment gibt, mal wieder ihren Mut zu außergewöhnlichem Design unter Beweis stellen.

LEXUS/TOYOTA

Bei der Studie des kleinen SUV von Lexus, die in etwa der Größe des RAV4 von der Toyota-Mutter entspricht, kann man indessen davon ausgehen, dass sie Ende 2014 zu den Händlern rollt. Die Platzverhältnisse würden es wohl auch zulassen, den Antriebsstrang des IS zu integrieren.

Bei Toyota wird der Stand hingegen voller Hybrid-Modelle stehen, um einmal mehr zu zeigen, wie breit der japanische Hersteller mittlerweile mit dieser Antriebsart aufgestellt ist. Gekrönt wird der Auftritt von einer sportlichen Hybridstudie.

MAZDA

Sein Debüt gibt der neue Mazda 3. Dort wird sich der gegenüber dem Vorgänger um 70 Kilogramm leichtere Kompaktwagen in einer dynamisch-sportlichen Optik zeigen. Ganz neue Wege geht Mazda bei der Gestaltung des Innenraums: Dieser ist in eine auf den Fahrer ausgerichtete Zone für eine ergonomische und intu-



itive Bedienung sowie in einen Passagierbereich mit maximalem Komfort und Platzangebot aufgeteilt. Drei Benzinmotoren und ein Diesel stehen zur Markteinführung im Oktober als Antrieb zur Verfügung.

MERCEDES

Viel hat man schon von ihr gehört und gelesen. Jetzt können S-Klasse-Nutzer sie endlich in Augenschein nehmen und sich selbst von der hochwertigen Ausstattung der Stuttgarter Luxus-Limousine überzeugen. Erstmals zeigt die Marke mit dem Stern auch neueste Derivate wie den S 63 AMG mit 585 PS und acht Zylindern, der wahlweise mit Hinterradantrieb oder Allradtechnik geordert werden kann. Im S 500 Plug-in-Hybrid sind hingegen die Antriebskräfte eines V6-Benziners mit denen zweier Elektromotoren kombiniert. Der Verbrauch soll bei einer vollgeladenen Batterie etwa drei Liter auf 100 Kilometer betragen. Erste Tests haben sogar gezeigt, dass es möglich ist, die S-Klasse um die 30 Kilometer ganz ohne Spritbedarf zu bewegen.



MITSUBISHI
Outlander Phev

NISSAN

Es wird bei Nissan eine Weltpremiere geben, das steht fest. Da das Tuch jedoch wirklich erst auf der IAA gelüftet wird, sagt noch niemand offiziell, welches Modell es sein wird. Fest steht aber auch, dass es nicht der Nachfolger des Qashqai ist.

Mehr gibt es bereits jetzt über die Europapremiere der Studie Friend-ME zu sagen, die weltweit erstmals im Frühjahr in Shanghai zu sehen war. Mit der tiefergelegten Limousine ohne B-Säule will der japanische Autobauer vor allem in Asien junge, technikaffine Kunden ansprechen.

OPEL

Opel hat den Insignia komplett überarbeitet. Das ist äußerlich an einer neuen Front und LED-Leuchten am Heck zu erkennen, bedeutet aber vor allem für Vielfahrer im Innenraum wesentlich mehr Komfort als bisher. Hochwertig wirkende Materialien sorgen ebenso dafür



wie ein Touchpad für die Bedienung anstelle der bisherigen Tastenvielfalt. Neue Motoren tragen zusätzlich dazu bei, die Betriebskosten zu senken.

Die Rüsselsheimer locken zudem mit einer Weltpremiere auf den Stand: der Hochleistungsversion des neuen Mittelklasse-Cabrios Cascada. Der 1,6 SIDI Turbo-Benziner mit 200 PS, einem maximalen Drehmoment von 300 Newtonmetern und einer Spitzengeschwindigkeit von 235 Kilometern pro Stunde gehört zur Reihe der völlig neu entworfenen Opel-Vierzylinder-Triebwerke mit Benzin-Direkteinspritzung.

PEUGEOT

Insgesamt 32 Modelle der Löwenmarke werden auf der weltweit umfassendsten Leistungsschau der Automobilindustrie zu sehen sein. Im Mittelpunkt des Peugeot-Messeauftritts steht aber der neue 308. Während das Außendesign deutlich eleganter als bisher wirkt – beispielsweise ist der riesige Kühlergrill einem schmalen, verchromten Lufteinlass gewichen – soll das innovative Cockpit mit intuitiv bedienbaren Elementen ein neues Fahrerlebnis bieten. Für den Antrieb sorgt außer diversen Aggregaten des Vorgängers erstmals auch einer der neuen Dreizylinder der Franzosen. Dieser leistet 82 PS und soll mit fünf Litern Kraftstoff auskommen. Die Preise für den 308 starten bei 16.450 Euro.

Die bereits erwähnte neue Front zielt auch den überarbeiteten Crossover 3008 und den Kompaktvan 5008. Unter der Haube des Sport-Coupés RCZ R kommt dagegen der neue 1.6 l THP-Motor mit 270 PS zum Einsatz und bildet somit eine Brücke zu den beiden ebenfalls gezeigten Rennsport-Modellen 208 T16 Pikes Peak und 208 GTi Peugeot Sport.

PORSCHE

Gegenüber dem Porsche-Highlight muten die Peugeot-Sportler allerdings bescheiden an. Der 918 Spyder beeindruckt nicht nur durch seine fast schon aggressiv anmutende Optik. Der Hybrid-Sportwagen wird von einem V8-Hochdrehzahlmotor und zwei E-Maschinen angetrieben, die zusammen eine Systemleistung von gewaltigen 887 PS auf die Antriebswelle bringen. Das

auf der IAA gezeigte Modell hat nahezu Seltenheitswert: Von dem Boliden (768.026 Euro) werden nur 918 Einheiten vom Band laufen.

Keinesfalls limitiert ist dagegen die Produktion der neuen Generation des 911 Turbo (ab 162.055 Euro). Ein aufgeladener 3,8-Liter-Boxermotor mit 520 PS sorgt für den Antrieb. Die Kraftübertragung erfolgt über ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe mit Start-Stopp-System, das den Motor schon beim Ausrollen und Segeln deaktiviert. Zudem gilt der neue automatische ein- und ausfahrende Frontspoiler, der die Luftströme optimiert, als Weltneuheit.

Aller guten Dinge sind drei und so ist in Frankfurt zudem die Plug-in-Hybridversion der Oberklasselimousine Panamera zu entdecken. Die rein elektrische gefahrene Reichweite soll bis zu 36 Kilometer betragen. Der Normverbrauch ist mit nur 3,1 Litern angegeben.

RENAULT

Der französische Autobauer wünschte, er könnte derart konkrete Angaben zu seinem IAA-Auftritt machen. Noch wartet man auf Informationen aus Paris. Es bleibt also spannend.

SEAT

Spannend ist auch, wie sich die spanische VW-Tochter weiter im Konzern entwickelt. Interessant für den Fuhrpark ist auf alle Fälle der neue Leon. Denn jetzt wird die Produktpalette um eine Kombiversion (ST) des Kompakten ausgebaut, die sich in Frankfurt das erste Mal der Weltöffentlichkeit präsentiert.

ŠKODA

Auch die zweite VW-Tochter Škoda kommt mit einer Weltpremiere auf die Messe. Beim Rapid Spaceback handelt es sich um die 18 Zentimeter kürzere Variante der Stufenhecklimousine, die jetzt mit Schrägheck angeboten wird. Ein langer Radstand (2,60 Meter) deutet auf großzügige Platzverhältnisse im Innenraum hin. Drei Seitenfenster und eine hoch angesetzte Schulterlinie geben dem jüngsten Tschechen eine coupéhafte, langgestreckte Optik.

SUBARU

Außer der aktuellen Modellpalette gibt die Europa-Premiere der Studie „Subaru-WRX-Concept“ einen Ausblick auf das mögliche Design der nächsten, für seine Boxer-Turbo-Motoren bekannte WRX-Generation. Das „Viziv-Concept“ lässt hingegen ahnen, wie künftige Modelle des japanischen Herstellers aussehen könnten. Bei dem in der Studie eingesetzten Boxer-Diesel-Hybrid handelt es sich um eine Kombination aus einem Zweiliter-Turbodiesel in Boxerbauweise und drei Elektromotoren.



SUZUKI

Ebenfalls um die zukünftige Entwicklung geht es bei der Enthüllung der Weltpremiere „Concept Car iV-4“. Der für seine Kleinwagen und Allradler bekannte Autobauer will den robusten Charakter eines SUV künftig deutlicher hervorheben. Die leicht geschwungene Motorhaube und den fünfgeteilten Frontgrill wird man in den kommenden Jahren wohl an mehreren Modellen des Japaners finden. Ganz real hingegen ist der neue SX4, der bereits in Genf zu sehen war. Der 4,30 Meter lange Crossover ist gegenüber dem Vorgänger um 15 Zentimeter gewachsen und bietet auch aufgrund des verlängerten Radstands deutlich mehr Platz für Passagiere als der Vorgänger. Der SX4 kommt Ende September zum Einstiegspreis von 19.490 Euro auf den Markt. Allradantrieb kostet 1.700 Euro, der Diesel 2.200 Euro Aufpreis.

VW

Am VW-Stand kommt man als Fuhrparkmanager wohl nicht vorbei. Und man landet auch dort in der Welt der Elektromobilität. Der VW E-Golf gibt sein Debüt und wird ab 2014 im Handel zu Preisen ab 35.000 Euro erhältlich sein. Der 115 PS starke E-Motor wird mit Strom aus den bordeigenen Lithium-Ionen-Akkus versorgt und soll eine Reichweite von 150 Kilometer ermöglichen. Flankiert wird der Viertürer vom ebenfalls elektrisch angetriebenen Kleinstwagen E-Up (54 PS Dauerleistung, maximale Reichweite 130 Kilometer), der kurz nach der Messe für etwa 27.000 Euro an den Start geht. Keineswegs auf Sparsamkeit getrimmt ist hingegen der VW Golf R. Das Top-Modell der Baureihe wird von einem Zweiliter-Turbobenziner mit rund 300 PS angetrieben und soll die Kraft dank Allradantriebs sicher auf die Straße bringen. Die Preise dürften jenseits von 36.000 Euro starten.



Eines der Highlights am Mercedes-Stand ist der große SUV GLA.

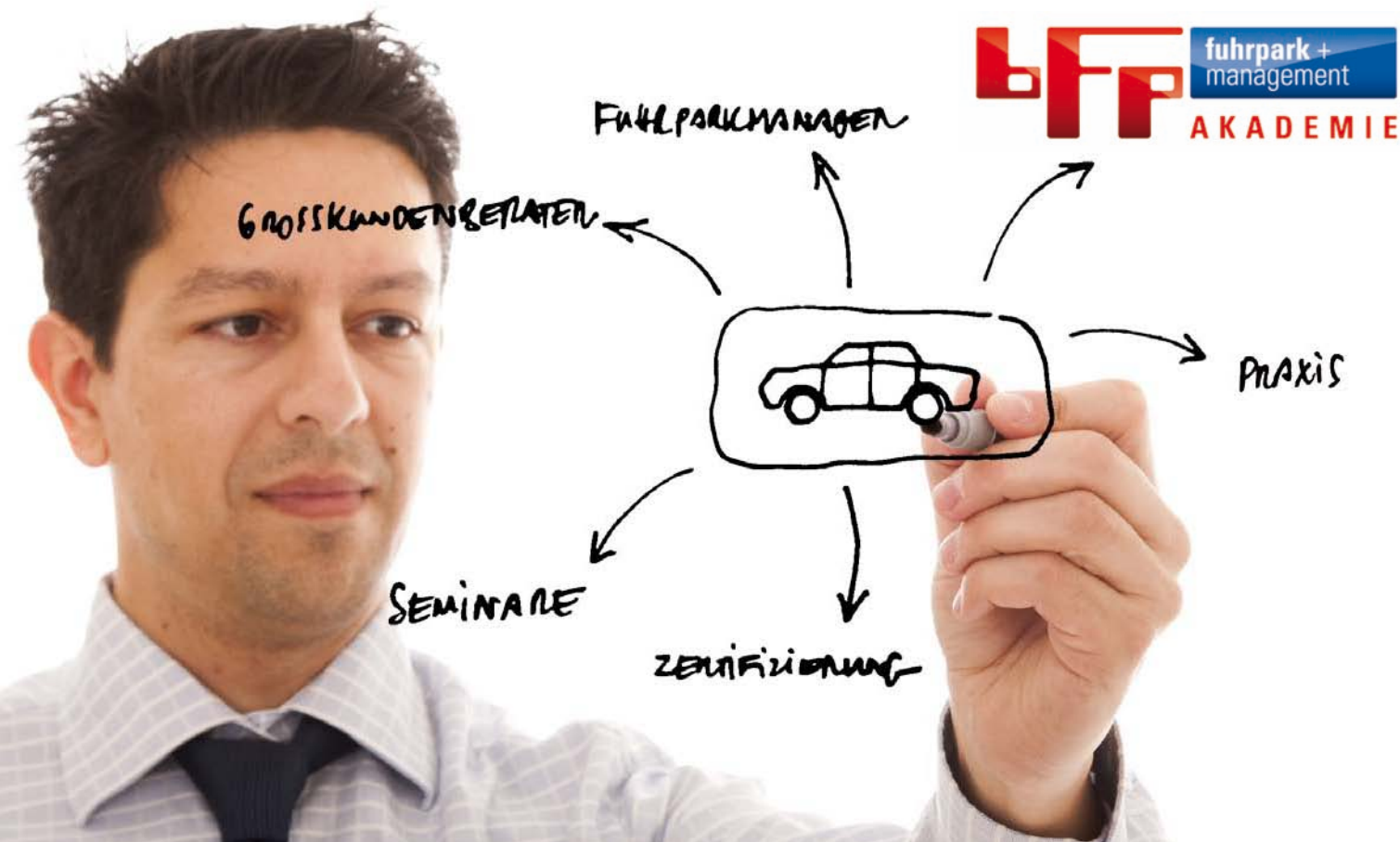


Ihre Ansprechpartner auf der IAA

Firma	Halle/Stand	Ansprechpartner	Anwesend am
Audi	Freigelände „Agora“	Ralf Weichselbaum	10. - 20. September 2013
BMW	11.0 / A01	Christoph v. Meyer Wolfgang Schulz Frank Tiesch Markus Puhl Markus Wellhausen Benedikt Giesecke-Greuner Oliver Immig Norbert Fröhlich Gerd Müller Ingmar Zaschenbrecher Markus Hien Ralf Schoch Oswald Wartha Martin Schmid Florian Pöss Christoph Geissler Andreas Wald Stefan Holst Claudia Ginter Daniel Daniels Thomas Mereb Ralf Fries	10. - 13. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013 12. - 20. September 2013 12. & 13. September 2013 12. - 14. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013 12. - 15. September 2013 12. & 13. September 2013 12. - 20. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013
Chevrolet	9.0 / B03	zum Redaktionsschluss noch keine Angaben	
Citroën	8.0 / A24	Harald Mondt Matthias Fuchs Florian Horbat Lars Stempel Gerhard Weiß Harald Wöner Karl Zimmer	12. & 13. September 2013 13. - 17. September 2013 13. September 2013 12. September 2013 13. September 2013 18. - 22. September 2013 12. September 2013
Fiat Group: Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Abarth und Jeep	6.0 / A07, A03, A09, A05, A02	Reinhard Happel Ralph Stempel Nicole Klein Norbert Wiederschein Stefanie Maier	12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013
Ford	9.0 / B20	Stefan Wieber Michael Sazinger Alex Sackczewski diverse AP	12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013 an allen Tagen ausser sonntags
Honda	9.0 / B11	Helmut Stein	10. - 13. September 2013
Hyundai	6.0 / A01	Carsten Bley Frank Matzerath Knut Rieger Joachim Marco Florian Steiger Thomas Goldboom	13. September 2013 13. & 21. September 2013 13. & 21. September 2013 13. September 2013 13. September 2013 13. September 2013
Infiniti	5.0 / B01	Christian Blank	12. & 13. September 2013
Jaguar Land Rover	5.0 / B06/B22	Thomas Schmidt Jörn Lengert Stephan Schönmeier Christoph Engler	12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. / 16. - 22. September 2013 12. & 13. September 2013
Kia	9.0 / B21	Olaf Lucke Christian Doden	12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013
Maserati	6.0 / A08	Dirk Kemmer Bruno Hilgers Thomas Rempel	12. - 22. September 2013 12. - 18. September 2013 12. - 22. September 2013
Mazda	9.0 / B12	Achim Külgen René Bock	12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013
Mercedes/Smart	2.0 / A01	Frank Kemmerer Uwe Lütge-Varney Bernd Mappes Oliver Rosentreter Axel Schweihöfer Sven Nittel Andrea Oehler	an allen Tagen an allen Tagen an allen Tagen an allen Tagen an allen Tagen an allen Tagen an allen Tagen
Mitsubishi	3.1 / D04	Dennis Lindroth Peter Siegert Dieter Gathof Reiner Hensel	10. - 13. September 2013 11. - 13. September 2013 11. - 13. September 2013 14. - 22. September 2013
Nissan	8.0 / A03	Olivier Ferry Uwe Kirsten Dieter Schnurr Michael Seipelt Gerrit Luth Thomas Lonny Nadine Streitner Volker Richter Mirko Krüger Dirk Fieseler	10. & 12. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013 10. & 12. & 13. September 2013 13. September 2013 13. & 17. - 18. September 2013 13. & 16. September 2013 12. September 2013 12. September 2013 13. & 19. - 20. September 2013

Firma	Halle/Stand	Ansprechpartner	Anwesend am
Opel	8.0 / D09	Oliver Weiss Manfred Dahl Hermann Cosack Frank Lyskawka Jens Weiprecht Angela Hechler Michael Haug Michael Hagemann Gerd Kronauer Dirk Reiner Harald Olemotz Harald Ortmann Erik Kochner Rainer Dallmann Jochen Lenz Ulrich Kother	12. - 13. & 16. - 18. September 2013 12. & 17. - 19. September 2013 12. - 13. & 16. - 17. September 2013 12. - 13. & 19. - 20. September 2013 12. - 13. & 16. - 17. September 2013 12. September 2013 13. & 16. & 18. & 20. September 2013 13. & 19.-20. September 2013 12. - 13. & 16. - 18. September 2013 12. - 13. & 17. - 18. September 2013 13. & 16. - 17. September 2013 13. & 18. - 19. September 2013 12. & 19. - 20. September 2013 12. & 19. - 20. September 2013 12. & 18. - 19. September 2013 12. & 17. - 18. September 2013
Peugeot	8.0 / D25	Thomas Luxenburger	11. & 12. & 16. September 2013
Porsche	3.0 / A12	Reinhold Knott Mirko Riekers	10. - 15. September 2013 12. & 13. September 2013
PSA	8.0	Dirk-Marco Adams Friedhelm Bock Steffen Dittmar Bernd Große Holtforth Mario Manns Wilko Agsten Vincent Arnaud Hans Joachim Klein Dan Knobloch Rolf Liebig Dietmar Meyer Ralf Schäfer Mike Tassner Stig Thamm Saban Tekedereli	10. - 13. September 2013 12. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. / 16. - 20. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013
Renault	8.0 / D10	Dirk Büchner Klaus Peter Liebetruht Christian Gozdik Herbert Ballé	17. - 22. September 2013 17. - 22. September 2013 12. - 16. September 2013 10. - 16. September 2013
Seat	3.0 / A04	Marcus Hoffmann Christian Wolf Andreas Bürger Andreas Wunderlin Michael Wersig Christian Müller Frank Dickner Jan Barz	10. - 13. September 2013 12. - 13. September 2013 12. - 14. September 2013 12. - 13. & 15. - 16. September 2013 12. - 13. & 17. - 18. September 2013 12. - 13. & 19. September 2013 12. - 13. & 20. - 21. September 2013 12. - 13. & 22. September 2013
Skoda	3.0 / A05	Steffen Zöhke André Sadowski	12. - 19. September 2013 12. - 19. September 2013
Subaru	8.0 / D20	Peter Jürgens	12. & 13. September 2013
Suzuki	9.0 / B08	Dirk Frischknecht Stephan Römer Christof Scholl Armin Menzel	12. - 22. September 2013 12. & 13. September 2013 15. - 17. September 2013 13. - 15. & 17. September 2013
Toyota	8.0 / D19	Claus Keller Michael Heise Ole Kylan	10. - 13. September 2013 12. - 13. September 2013 12. - 13. September 2013
Volvo	5.0 / B02	Rüdiger Hüttemann Dirk Brinkmann Frank Mentrup Frank Wiesniewski Peter Ebnr Hergen Ostermann	12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013
Volkswagen	3.0 / A01	Sven Kunath Andreas Wünsch Großkunden-Bezirksleiter	12. - 13. September 2013 12. - 13. September 2013 12. - 22. September 2013
Volkswagen Leasing	3.0 / A01	Uwe Scholz Olaf Kolla Melanie Memisevic Rafael Ratscher Jan Meckel Andreas Kwasny Anita Egger Jürgen Schütz Jörg Klapproth Mathias Bäuml Doris Bartusel Marc Hofmann Jörg Schüller Reinhold Kruck Markus Efer Gunnar Schuldt Nils Meyerderks Stefan Siewert Lars Hähndel Jürgen Flick Eugen Ansmann	11. - 13. September 2013 11. - 13. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. & 18. September 2013 12. & 13. & 19. September 2013 12. September 2013 12. & 13. September 2013 12. & 13. September 2013 13. September 2013 14. & 15. September 2013 14. & 15. September 2013 16. - 18. September 16. & 17. September 2013 16. & 17. September 2013 16. & 17. September 2013 18. - 20. September 2013 18. September 2013 19. & 20. September 2013 19. & 20. September 2013 20. - 22. September 2013 21. & 22. September 2013

Alle Angaben vorbehaltlich personeller und terminlicher Änderungen



Praxiswissen für Fuhrparkmanager

Seminare, die sich auszahlen

Einzelseminare

*Schon über
1.400 Teilnehmer
seit 2001*

Update-Seminar für zertifizierte Fuhrparkmanager
Hannover 14.–15.10.2013

Fuhrparkmanagement compact
Nürnberg 22.–23.10.2013

NEU Praxisgerechte Kostenoptimierung im Fuhrpark
Bensheim 11.–12.11.2013

Fuhrparkrecht Basisseminar
Bensheim 09.–10.09.2013, Nürnberg 18.–19.11.2013

Fuhrparkrecht Aufbauseminar
Düsseldorf 12.–13.11.2013

Zertifizierter Fuhrparkmanager

*Schon über
450 Absolventen
seit 2001*

Kompakt: 5 Bausteine inkl. Zertifizierung und Tutorenbetreuung
Kompetent: Nur dta-zertifizierte Fachtrainer
Konzept: Seit mehr als 10 Jahren bewährtes Seminarkonzept

Nürnberg:

Baustein 1: 16.–17.09.2013

Baustein 4: 15.–17.01.2014

Baustein 2: 29.–31.10.2013

Baustein 5: 18.–19.03.2014

Baustein 3: 03.–04.12.2013

Zertifizierter Fuhrparkmanage- mentberater

NEU - DIE AUSBILDUNG FÜR GROSSKUNDENBETREUER -

Termine auf Anfrage

Restwerte

Höchst unterschiedlich



**Restwertprognosen Sportcoupés:
Schere klappt weit auseinander.**

VON UTE KERNBACH

Leistungsstark und entsprechend flott in den Fahrleistungen sind sie, die Sportcoupés. Jedenfalls jene, die in dem relativ kleinen Segment sportive Ansprüche erfüllen. Das Platzangebot dieser Autos ist zwar mehr oder weniger stark eingeschränkt, dennoch erfreuen sie sich auch im gewerblichen Bereich einer recht konstanten Nachfrage. So gingen in den ersten fünf Monaten dieses Jahres immerhin rund die Hälfte aller Zulassungen vom Mercedes E-Coupé- und des Sechser-BMW mit Benzinmotor auf das Konto von Gewerbetreibenden. Beim Porsche Cayman waren es sogar rund 75 Prozent und vom BMW 640 85 Prozent.

Die Prognose-Experten von Bähr & Fess Forecasts haben das Restwertverhalten ausgewählter sportiver Coupés näher analysiert. Dabei gilt zu bemerken, dass das Wertverhalten innerhalb dieses Segments höchst unterschiedlich ist. Die Restwertschere klappt bei den einzelnen Fahrzeugen um rund zehn Prozentpunkte auseinander. Beim Wertstabilitätsrennen liefern sich Mercedes, Peugeot und Porsche ein hartes Kopf-an-Kopf-Rennen.

Bestnoten in Sachen Wertstabilität attestieren die Prognostiker dem Peugeot Importmodell RCZ, der im unteren Preissegment angesiedelt ist. Nach zwei Jahren ist der 163 PS starke französische Selbstzünder noch etwas mehr als 51 Prozent seines ehemaligen Neupreises wert. Sein Benzin-Pendant, der RCZ 155 THP verliert einen halben Prozentpunkt mehr an Wert. Dicht dahinter folgt das Mercedes E-Klasse Coupé E 350 CDI (50,0 Prozent) sowie die Porsche-Modelle 911 Carrera Coupé (49,0 Prozent) und Cayman (49,9 Prozent). „Wer Fahrspaß pur und ein unerreicht gutes Prestige sucht, der kann sich für sehr viel Geld einen 911 zulegen“, so Forecasts-Spezialist Dieter Fess. Das Schlusslicht bildet der BMW 640i mit 320 PS.

Auswahl Sportcoupe: Gewerbliche Neuzulassungen/Restwertverhalten in Prozent und Euro

Marke	Modell (kW/PS)	Kraftstoff	Neuzul. 1-5/2013	Anteile in %	Basismodell in 2 Jahren 1)		Neupreis in €
					Restwert in %	Wertverlust in €	
Audi	A5 Coupe 1,8 TFSI (125/170)	Benzin	263	67,1	44,9	19.092	34.650
	A5 Coupe 2,0 TDI (130/170)	Diesel	485	77,4	47,8	19.914	38.150
Audi	TT Coupe 1,8 TFSI (118/160)	Benzin	447	76,0	44,9	16.806	30.500
	TT Coupe 2,0 TDI quattro (125/170)	Diesel	111	73,5	46,1	19.350	35.900
BMW	640i Coupe (235/320)	Benzin	358	52,2	41,6	43.975	75.300
	640d Coupe (230/313)	Diesel	422	85,3	46,9	41.418	78.000
Mercedes	E300 Avantgarde Coupe (185/252)	Benzin	358	52,2	47,4	26.665	50.694
	E350 CDI Avantgarde Coupe	Diesel	356	50,4	50,0	25.570	51.140
Peugeot	RCZ 155 THP (115/156)	Benzin	259	64,3	49,9	14.103	28.150
	RCZ HDI 160 (120/163)	Diesel	112	63,6	51,4	14.896	30.650
Porsche	911 Carrera Coupe (257/350)	Benzin	998	67,6	49,0	49.754	97.557
Porsche	Cayman (202/275)	Benzin	287	75,1	49,9	25.744	51.385
Subaru	BRZ Active 2,0i (147/200)	Benzin	70	64,8	44,0	16.520	29.500
Toyota	GT86 (147/200)	Benzin	355	41,8	47,4	16.017	30.450
VW	Scirocco 1,4 TSI (118/160)	Benzin	838	62,0	45,8	13.411	24.725
	Scirocco 2,0 TDI (130/177)	Diesel	422	83,6	48,7	14.633	28.525

Quelle: Jato Dynamics, Neuzulassungen Baureihe (nur Coupe)/ 1) Bähr & Fess Forecasts / Stand Juni 2013 / Händler-EK Modellwechsel sind im Prognose-Zeitraum bereits berücksichtigt/Laufleistung 40.000 km/Jahr

*Mercedes, Peugeot und Porsche
liefern sich ein hartes
Kopf-an-Kopf-Rennen*



Der Erste seiner Klasse.



Weil erstklassige Leistungen überzeugen.



Der Caddy – Gewinner von vielen Auszeichnungen.¹

Egal ob KEP-Transporter des Jahres, Gewinner der Leserwahl „Die besten Nutzfahrzeuge 2013“ oder Flottenauto des Jahres – der Erfolg des Caddy spricht für sich. 30 Jahre Erfahrung und seine 435 Modellvarianten machen ihn zum perfekten Fahrzeug für die Helden des Alltags. Und zu einem Partner, auf den sich jeder Flottenmanager in allen Situationen und an 365 Tagen im Jahr verlassen kann. **Der Caddy. Erster seiner Klasse.**



Nutzfahrzeuge

¹KEP-Transporter des Jahres 2013: „trans aktuell“, Ausgabe 15/2013. Die besten Nutzfahrzeuge 2013: „trans aktuell“, Ausgabe 14/2013. Autoflotte Flotten-Award 2013: „Autoflotte“, Ausgabe 4/2013. Abbildung zeigt Sonderausstattung gegen Mehrpreis.

Die Hingucker

Die wichtigsten Aspekte bei der Fahrzeugbegutachtung am Beispiel der Sachverständigen-Zentrale Hüsges.



In erster Linie verstehen sich die Spezialisten auf die Erstellung von gerichtsfesten Gutachten von Pkw und Kleintransportern

VON SABINE BROCKMANN

Wer beim Begriff „Beautyshots“ nur an Modefotografie und perfektes Styling denkt, hat sich gedanklich in der Branche verlaufen. Nein, Beautyshots werden auch eingesetzt in der Gebrauchtwagenvermarktung, eine Branche mit ihrer ganz eigenen Vorstellung von Kosmetik und Makeup. Stefan Schmitz erklärt, was sich hinter dem schillernden Begriff verbirgt: „Beautyshots sind die Fotos, die von einem Fahrzeug gemacht werden, das für den Verkauf im Internet besonders ansprechend präsentiert werden soll.“

Schmitz muss es wissen, denn er ist Geschäftsführer des Moerser Sachverständigen-Büros der Hüsges-Gruppe, einem der größten Sachverständigen-Büros bundesweit im Flotten-geschäft. Als Gutachter fertigt er nämlich von jedem Fahrzeug rund 150 Fotos an, darunter auch die sogenannten Beautyshots, die seine Kunden – Leasinggesellschaften, Gebrauchtwagenvermarkter oder große Fuhrparkbetreiber – in ihre Online-Plattformen für die Gebrauchtwagenvermarktung einstellen.

Misstrauen ausräumen

Freilich – der Service rund um die Vermarktungsfotos ist eher am Rande des Leistungsportfolios der Hüsges-Gruppe anzusiedeln. In erster Linie verstehen sich die Spezialisten auf die Erstellung von gerichtsfesten Gutachten von Pkw und Kleintransportern. Sie werden beauftragt, um Sicherheit, Neutralität und Transparenz in den Prozess der Wertermittlung eines gebrauchten Fahrzeuges zu bekommen. Und das ist nötig, denn die Verunsicherung und das Misstrauen bei der Abrechnung von Leasingrückläufern sind groß. „Dabei ist der Brennpunkt der Debatte meist die Frage, ob die Schäden durch normalen Gebrauch entstanden oder als Beschädigung einzustufen sind. Die Klassifizierung der Schäden ist ausschlaggebend dafür, wer für die Kosten der Mängelbeseitigung aufkommt oder in wel-

chem Umfang sie als Wertminderung anzusehen sind“, bringt Firmeninhaber Arndt Hüsges die Problematik auf den Punkt.

Aus diesen Gründen werden die Fahrzeuge nach Ablauf der Haltedauer durch einen Sachverständigen eingehend geprüft und alle Schäden dokumentiert. Dabei muss der Sachverständige bei jedem Schaden eindeutig feststellen, ob es sich um eine Gebrauchsspur oder eine Beschädigung handelt. Die Einschätzung und Klassifizierung der Schäden erfolgt auf der Grundlage der Bewertungskriterien, die der rechtliche Eigentümer des Fahrzeugs vorlegt. Das sind die Leasinggesellschaften, Autohäuser oder gegebenenfalls die Großflotten selbst – eben jeder, der schließlich auch den Verkaufserlös des Gebrauchten verantwortet.

Da die Bewertungskriterien, im Fachjargon auch Beulenkatalog genannt, bei den verschiedenen Leasinggesellschaften und Autohäusern unterschiedlich ausfallen können, müssen die Sachverständigen von Hüsges genau prüfen, nach welchem Katalog bei der Begutachtung eines Fahrzeugs vorgegangen werden muss. Neben dem Schadenkatalog sollten sich Fuhrparkmanager, die ihre Fahrzeuge bei einer Leasinggesellschaft oder einem Autohaus leasen, auch unbedingt die zusätzlichen vertraglichen Bedingungen ansehen, die die Fahrzeugrückgabe regeln. „Lies das, was und unterschreibst“, so der eindringliche Aufruf von Hüsges Vertriebsdirektor Michael Affeldt an alle Flottenchefs. „Im Leasingvertrag finden sich wichtige Hinweise über die Rahmenbedingungen der Rückgabe sowie über die Art des Gutachtens, das der Leasinggeber fordert. Es ist nämlich ein nicht ganz unerheblicher Unterschied, ob etwa die Abrechnung eines Leasingrückläufers auf Basis eines Minderwertgutachtens oder eines Reparaturkostengutachtens erfolgt.“

Gutachten ist nicht gleich Gutachten

Je nach Vorgabe erstellen die Sachverständigen von Hüsges die eine oder andere Version von Gutachten und bieten diese zudem noch in unterschiedlichen Modifikationen an:

Das Minderwertgutachten berücksichtigt bei der Fahrzeugbewertung auch Alter und Laufleistung des Fahrzeugs. Werden zum Beispiel bei einem drei Jahre alten Leasingrückläufer mit 150.000 Kilometern Laufleistung Schäden mit insgesamt 1.000 Euro Reparaturkosten festgestellt, so kann der Leasingnehmer davon ausgehen, dass ihm aufgrund des Fahrzeugalters lediglich ein Minderwert von rund 500 Euro in Rechnung ge-

stellt wird. Der Grund: Leasinggesellschaften, die ein Minderwertgutachten erstellen lassen, verkaufen Fahrzeuge in der Regel, ohne sie zuvor repariert zu haben. Sie kalkulieren für ein etwa drei Jahre altes Fahrzeug mit 150.000 Kilometern einen Minderwert, der zu einem 50-prozentigen Abschlag der festgestellten, theoretischen Reparaturkosten führt. Maßstab für den prozentualen Abschlag von den tatsächlichen Reparaturkosten bietet die sogenannte Abwertungstabelle der Deutschen Automobil Treuhand DAT.

Völlig unabhängig von Fahrzeugalter und Kilometerleistung entsteht das Reparaturkostengutachten. Dieses ermittelt einfach die am Fahrzeug notwendigen Reparaturen und kalkuliert sie streng nach Herstellervorgaben. Herstellerabhängige Leasinggesellschaften und Autohäuser nutzen in der Regel diese Form der Gutachten, weil sie auch Gebrauchtwagen ausschließlich im neuwagengähnlichen Top-Zustand wieder in den Markt bringen wollen. Deshalb werden die Fahrzeuge dieser Anbieter immer repariert bevor sie zum Verkauf angeboten werden.

Vermarktungsunterstützung

Nicht nur für die Ermittlung der Wertminderung aufgrund von Fahrzeugalter und Laufleistung gibt es festgelegte Maßgaben, sondern auch für die Ermittlung von Reparaturkosten. So richten sich die ausgebildeten Sachverständigen nach den Stundenverrechnungssätzen der Kfz-Hersteller und wählen als Reparaturmethode stets die aktuell effektivste Technik. Wichtig für die Transparenz und Dokumentation sind die zahlreichen Bilder, die nach einem festgelegten Standard von sämtlichen Bauteilen des Fahrzeugs gemacht werden und fester Bestandteil des Gutachtens sind. Neben der Dokumentation dienen sie auch der Beweisführung beim Gefahrenübergang.

Hüsges erläutert diesen sensiblen Tatbestand: „Oft legt ein Fahrzeug nach der Rückgabe noch viele Kilometer zurück und erfährt noch einmal Standzeiten möglicherweise sogar an verschiedenen Standorten vom Firmengelände des Fuhrparkbetreibers über Sammelplätze des Logistikers bis hin zum Parkplatz am Autohaus, der Werkstatt oder dem Gebrauchtwagenvermarkter. Aufgrund der akribisch gefertigten Fotodokumentation kann man mit nur einem Blick feststellen, ob gegebenenfalls ein Fahrzeugschaden erst bei der Überführung entstanden ist und so nicht vom Leasingnehmer getragen werden muss.“

Und wenn der Sachverständige schon einmal das Fahrzeug vor der Linse hat, dann kostet es ihn kaum noch Mühe, zusätzlich ein paar Marketingfotos zu machen, bei dem das Fahrzeug für die Verkaufspräsentation posieren darf. Später vor einen ansprechenden Hintergrund mit Firmenlogo montiert, kann die Leasinggesellschaft oder der Betreiber der Großflotte sofort diese sogenannten Beautyshots - verbunden mit den für den Verkauf relevanten Daten aus dem Gutachten - auf der eigenen Gebrauchtwagen-Plattform im Internet veröffentlichen.

Im Portrait:

Die Hüsges-Gruppe

Die Hüsges Gruppe ist mit rund 200.000 erstellten Gutachten im Jahr eine der größten Sachverständigen-Organisationen in Deutschland und blickt auf eine über 40 jährige Erfahrung im Automobilsektor zurück. Gegründet 1970 in Willich am Niederrhein, umfasst die Hüsges Gruppe ein Netzwerk von über 425 Sachverständigen, die ihr Produktportfolio an über 160 Standorten in Deutschland anbieten. Ihre Firmenkunden sind Automobilhersteller, Leasingunternehmen, Banken, Fuhrparks, Autovermieter, Versicherungen und Autohäuser.

Mit diesem Service wie mit vielen anderen, die sich vor allem auf die Verschlinkung von Prozessen sowie die Kommunikationsgeschwindigkeit beziehen, zeigt Hüsges, dass die Gutachterorganisation bei weitem nicht nur von technischem Sachverstand, sondern auch von kaufmännischem geprägt ist. „Als Dienstleister unterstützen wir unsere Kunden, in ihrem Gebrauchtwagengeschäft bestmögliche Erlöse zu erzielen“, erläutert Hüsges und umreißt ein paar beispielhafte Services zur Verkaufsunterstützung von Gebrauchtwagen: „Unsere detaillierten Minderwert- oder Reparaturwert-Gutachten stellen wir unseren Kunden auch ohne die ermittelten Werte zur Verfügung. So können sie als Zustandsbericht unmittelbar für die Vermarktung eingesetzt werden. Auf Wunsch reichern wir sie schließlich auch noch mit den Händlereinkaufswerten und Händlerverkaufswerten an. Diese können dann als Orientierung dienen, zu welchem Preis ein Fahrzeug angeboten werden kann.“

Leistungsfähige Software

Und weil jeder zusätzliche Tag Standzeit schmerzhaftes Einschnitte im Verkaufserlös bedeutet, sind sämtliche Prozesse bei Hüsges auf Tempo angelegt: Herzstück ist die selbst entwickelte Begutachtungs- und Dispositions-Software „Car Data24“, kombiniert mit einem Tablet-PC für den Sachverständigen. Mit Hilfe dieser Software sei der Dienstleister in der Lage, große Fahrzeugvolumina zeitnah zu begutachten und Zustandsberichte umgehend fertig zu stellen. Über 150 Fahrzeuge pro Tag könne man so aufnehmen, die dann innerhalb von zwei Tagen fertig im System multilingual zur Verfügung stehen. Über eine Online-Schnittstelle ist der Kunde ständig in der Lage, mit seinem Kundenbetreuer zu kommunizieren und sich über den Zustand seiner Aufträge zu informieren. Wichtiger Bestandteil von Car Data24 sind zudem die zahlreichen Schadenkataloge der verschiedenen Leasinganbieter, Finanzdienstleister und Automobilhersteller, die alle im System hinterlegt sind. Je nach Auftraggeber kann der Sachverständige so den erforderlichen Schadenkatalog auswählen, auf dessen Basis dann die Begutachtung stattfindet.



Die Verunsicherung und das Misstrauen bei der Abrechnung von Leasingrückläufern sind groß

Arndt Hüsges, Geschäftsführer der Kfz-Sachverständigen-Zentrale Hüsges (li), und Vertriebsleiter

Michael Affeldt (re.) bieten neben Kfz-Gutachten weitere Services rund um die Fahrzeugvermarktung. Michael Affeldt rät Fuhrparkmanagern, beim Leasing die Vertragsbedingungen genau zu studieren.

Arndt Hüsges weiß, dass man sehr genau arbeiten muss, wenn man auch die Fahrzeugrückgabe fair abwickeln will.



Sitzende Belastung

Rückenproblemen vorbeugen: Was einen ergonomisch gestalteten Arbeitsplatz im Transporter ausmacht.



Eine Lendenwirbelstütze ist meist ab Werk mit an Bord

VON SABINE NEUMANN

Die Tourenplanung stimmt. Alle Vorbereitungen für den Transport der Ware mit dem bewährten 3,5-Tonner sind getroffen. Der Kunde wartet. Doch es fehlt der entscheidende Mann: der Fahrer. Er liegt – mal wieder – mit Rückenschmerzen und bewegungsunfähig zuhause darnieder. An dem Gebrechen ist sicher nicht nur ein langer Aufenthalt im Fahrzeug schuld. Doch die einseitige Haltung hinter dem Steuer strapaziert den Körper ebenso wie der Ausgleich der Kräfte, die beim Bremsen und Gas geben entstehen. Selbst die minimale Schwingung der gesamten Karosserie kann auf Dauer einen schädigenden Einfluss auf Muskeln und Gelenke haben.

Die Vermeidung eines Krankheitsfalles steht bei der Entwicklung der Fahrzeuge mittlerweile ebenso im Fokus der Nutzfahrzeughersteller wie die Effizienz der Bedienung und die Unterstützung der Fahraufgabe. Die Autobauer haben in den vergangenen Jahren bei allen Themen, die zur Ergonomie gehören, viel investiert. Galten früher Transporter als reine Arbeitsmittel, die ihren Zweck erfüllen müssen, wird mittlerweile viel Wert darauf gelegt, dass dieses Arbeitsgerät so für seine Aufgabe optimiert wird, dass erfolgreich damit gearbeitet werden kann.

Der Mitarbeiter soll dabei möglichst wenig ermüden – im Fahrzeug ein wesentlicher Sicherheitsfaktor – und gesundheitliche Beeinträchtigungen so weit wie möglich vermieden werden, auch wenn er über Jahre hinweg auf Achse ist. Für den Fuhrparkleiter bedeutet das zunehmend, sich nicht nur mit Motorleistung, Verbrauch und Finanzierung auseinanderzusetzen zu müssen. Es gilt auch, Dinge wie Komfort und Funktionalität eines Fahrerhauses im Blick zu haben.

Konsequent ergonomisch

Ergonomie ist ein Faktor, der nach Aussagen von Opel-Sprecher Patrick Munsch ein wichtiges Entscheidungskriterium beim Kauf eines Nutzfahrzeugs ist. Die Rüsselsheimer haben

aus diesem Grund die Fahrerkabine des neuen Opel Movano konsequent nach ergonomischen Gesichtspunkten konzipiert. So wurde die Kabine um 20 Zentimeter verlängert und die Trennwand im oberen Bereich nach hinten ausgeformt. Dadurch ergibt sich ein deutlich größeres Platzangebot, außerdem können die Sitze auf Wunsch mit extralangen Einstellwegen ausgestattet werden.

Sitze sind in puncto Fahrerarbeitsplatz überhaupt das wesentliche Kriterium. Das Gestühl ist die einzige wirkliche Schnittstelle zum Fahrzeug. Je besser Sitzfläche und Lehne an Größe und Statut angepasst werden können, desto besser kann der Fahrer den Wagen auch bei unvorhergesehenen Fahrmanövern im Griff haben.

Fiat kommt im Ducato auf insgesamt 20 unterschiedliche Sitzpositionen. Dazu trägt unter anderem auch die Höhenverstellung bei, mit der ein guter Überblick über die Straße möglich wird. Die Sitzflächenneigung sorgt indessen für eine möglichst aufrechte Haltung. Eine Lendenwirbelstütze ist meist ab Werk mit an Bord. Nur Renault und Volkswagen machen hier eine Ausnahme und bieten dieses, den Rücken entlastende Extra nur optional an. Das gilt auch für Armlehnen, die bei allen anderen zum Standard gehören. Als Alternative zum Seriengestühl bieten sämtliche Hersteller gefederte Schwingsitze an. Der Aufpreis reicht von 375 Euro beim VW Crafter bis zu 950 Euro im Movano. Je nach jährlicher Kilometerleistung ist diese Zusatzanschaffung dennoch eine Überlegung wert – und im Vergleich zu einem Arbeitsunfähigkeitstag eine vergleichsweise geringe Summe.

Griffsicher und intuitiv

Eine in Höhe und Länge einstellbare Lenksäule





SEMINAR SEHEN & HÖREN

PRÄSENTATION MITLESEN

IN DEN FOLIEN NAVIGIEREN

sowie eine leicht zu erreichende Schaltung sind weitere Kriterien, um den Aufenthalt hinter dem Steuer so entspannt wie möglich zu machen. Auch sollten alle Instrumente und Bedienelemente blick- und griffsicher platziert und intuitiv erfassbar sein. Je großzügiger die Front- und Seitenverglasung ist, desto besser die Sichtverhältnisse. Beim Manövrieren unter beengten Platzverhältnissen vermeidet das zusätzlichen Stress – und den einen oder anderen Rempler.

Ausreichend viele Fächer für Getränke oder Unterlagen in Greifnähe für Fahrer und Beifahrer sind wichtig, um Ablagemöglichkeiten für alles, was schnell zur Hand sein soll, zu schaffen.

Apropos Beifahrer: Noch immer sind diese Plätze etwas stiefmütterlicher ausgestattet als der Fahrerplatz. Häufig gehört eine Doppelsitzbank zum Lieferumfang, die kaum Verstellmöglichkeiten bietet. Allerdings bieten die Hersteller – und meist ohne Aufpreis – auch einen Einzelsitz an, was bei einer häufig vorkommenden Doppelbesetzung auf den Touren die bessere Lösung wäre. Andererseits kann bei einer multifunktionalen Sitzbank mit umklappbarer Rückenlehne dieser Platz als Schreibtisch und Unterlage für den Laptop genutzt werden.

Vor der Fahrt kommt der Ein- und Ausstieg. Ein vertikal, in Handposition angebrachter Griff wie beim Iveco Daily im Einstiegsbereich mag erst einmal unwichtig erscheinen. Wer beispielsweise im Verteilerbetrieb häufig rein und raus aus dem Wagen muss, der weiß die Unterstützung zu schätzen. Das gilt auch für die Trittstufe am Heck oder eine Zwischenstufe über die gesamte Breite des Laderaumes. Mercedes und VW bieten diese für den Sprinter und Crafter sogar in einer elektrischen Lösung an. Und auch die Schiebetür lässt sich bei den beiden deutschen Herstellern entweder über eine Zuziehhilfe oder vollelektrisch steuern.

Ladekante? Luftfederung?

Eine niedrige Ladekante erleichtert zudem die Beladung. Hier nimmt der Fiat Ducato mit 53 Zentimetern den Spitzenplatz ein. Optional ist zudem eine Luftfederung für die Hinterachse lieferbar, mit der der Abstand zur Straße noch einmal um sieben Zentimeter schmilzt. Bis zu 260 Grad zu öffnende Hecktüren und eine große Durchlassbreite der Türen tragen zu weiterem Komfort bei. Nissan NV400 und der Renault Master liegen mit 1,57 Metern ein paar Zentimeter vor ihren Marktbegleitern.

Doch nicht umsonst definiert Iveco-Sprecher Manfred Kuchelmayr Ergonomie als Summe vieler Eigenschaften: „Zu einem ‚Gesamtkunstwerk‘ wird ein Transporter erst, wenn zu Faktoren, wie einer breiten Einstiegsstufe oder der guten Erreichbarkeit aller Bedienungsinstrumente, auch noch passende Assistenzsysteme hinzukommen.“ Für ihn zählt die optionale Sprachsteuerung ebenso dazu wie das automatisierte Getriebe, das die volle Konzentration auf den Verkehr zulässt. In diesem Zusammenhang bekommen auch Regen- und Lichtsensor, Einpark- oder Berganfahrhilfen eine ganz andere Bedeutung. Ganz zu schweigen von allen fahraktiven Helferlein, etwa von Tempomat bis Abstandsregelsystemen.

Zu guter Letzt kann man auch Motor und Fahrwerk unter ergonomischen Gesichtspunkten betrachten. Erlauben das Ansprechverhalten des Aggregats und die elastische Kraftentfaltung bei niedrigen Drehzahlen ein schaltarmes Fahren, dann reduzieren sich meist auch die Arbeitsgeräusche des Triebwerkes. Das wirkt sich wiederum positiv auf die Konzentration aus. Weniger Schaltvorgänge bedeuten aber auch weniger Anstrengung der Muskeln und weniger Verdrehungen in den Becken- und Beimgelenken. Das beugt eindeutig dem Fall vor, dass alles für die nächste Tour vorbereitet ist, aber der Fahrer mit Hexenschuss fehlt.

Fuhrpark-Wissen auf Abruf!

Online-Seminare
präsentiert von
bfp fuhrpark + management

- **Fuhrparkleiterseminar – Fuhrparkrecht – Basisseminar**
Unternehmen: bfp AKADEMIE; Referent: Helmut Pätz, Cheftrainer bfp AKADEMIE; Vortragslänge: 20 Min.
kostenpflichtig, 79 EUR (inkl. MwSt.)
- **Mobility on demand... Was ist, wenn Mitarbeiter keinen Dienstwagen wünschen?**
Unternehmen: DB Rent GmbH; Referent: Sylvia Lier; Vortragslänge: 21 Min.
kostenfrei
- **Steigerung von Effizienz und Nachhaltigkeit im Fuhrpark durch Full-Service-Leasing**
Unternehmen: Arval; Referent: André Gloede; Vortragslänge: 17 Min.
kostenfrei
- **Hybrid, Benzin oder Diesel – Die Mischung im Fuhrpark macht's**
Unternehmen: Toyota Geschäftskunden Service; Referent: Dirk Breuer; Vortragslänge: 27 Min.
kostenfrei
- **Managing Road Safety Risk**
Unternehmen: euroShell; Referent: Fabian Rathsmann; Vortragslänge: 24 Min.
kostenfrei



Hören Sie den Referenten über die Videos zu und lesen Sie parallel dazu die Präsentation bequem vom Arbeitsplatz aus!

www.fuhrpark.de/online-seminare

Ergonomie im Transporter

Modell	Citroen Jumper	Fiat Ducato (L2H2)	Ford Transit	Iveco Daily	Mercedes Sprinter	
Ein- und Ausstieg	Trittbrett unter seittl. Schiebetür (450 Euro)	rutschfeste Trittstufe an Heck und vorderem Stoßfänger (zur Reinigung der Windschutzscheibe); seittl. Trittstufe (450 Euro)	Trittstufe im hinteren Stoßfänger (75 Euro); Haltegriff an A-Säule der Beifahrerseite (50 Euro)	breite, tiefe, rutschfeste Einstiegsstufe; vertikaler Türgriff in Handposition; seittl. Schiebetür mit breiter, über die gesamte Türbreite reichende Zwischenstufe	Ein- und Ausstieg beleuchtet; Elektrische Trittstufe für Laderaum-Schiebetür; Serienmäßige Fahrzeugabsenkung um 30 mm für 3,5 t zGG; elektr. Zuziehhilfe Schiebetür (ab 274 Euro); Schlüsselloser Zugang (ab 1.288 Euro); elektr. Schiebetür (ab 900 Euro)	
Sitzkomfort Fahrer/ Beifahrer						
Sitzhöhenverstellung	ja/nein	ja/nein	nein/nein	ja/Doppelsitzbank	ja/ja	
Sitzneigung	nein/ nein	ja/ja	ja/ja	ja/nein	ja/ja	
Längsverstellung	ja/ja	ja/ja	ja/ja	ja/ja	ja/ja	
Lehnenverstellung	ja/ja	ja/ja	ja/ja	ja/ja	ja/ja	
LWS-Stütze	ja/ja	ja/ja	ja/ja	ja/ja	ja/ja	
Armlehnen	ja/ja	ja/ja	ja/ja	ja/ja	ja/ja	
Lenkrad	Längsverstellung	Längsverstellung; Multifunktionslenkrad (100 Euro)	k.A.	Höhenverstellung	Längs- und Höhenverstellung; Multifunktionslenkrad (392 Euro)	
Kopfstütze	im Rahmenprofil	verstellbar; gepolstert (30 Euro)	k.A.	verstellbar	Zweiwege; Vierwege-Komfort (55 Euro)	
Varianten		Beifahrerdoppelsitz mit Klapptisch in mittlerer Rückenlehne (120 Euro); Komfortfahrersitz, hydr. gefedert (350 Euro)	diverse Sitzpakete mit z.T. Sitzheizung; Velours- oder Lederbezug; Seitenairbag	Komfort-Fahrer-Sitz mit hydraulischer Federung (350 Euro); Luxussitz wie Komfort zzgl. Sitzheizung (455 Euro)	Komfort-Fahrer-Sitz (109 Euro); Schwingsitz-Komfortausführung (425 Euro)	
Bedienung						
Außenspiegel elektr./beheizbar	100	150	150 (ab Trend Serie)	155	k.A.	
Zentralverriegelung	ja	ja	ja	ja	ja	
elektr. Fensterheber	ja	ja	ja	ja	ja	
Klimaanlage/Sitzheizung/ Standheizung	1.300/k.A./1.000	1.350/150/Zusatzheizung unter Fahrersitz (200 Euro)/ Zuheizung (800 Euro)	1.150 (ab Trend Serie)	745/100	1.758/183	
Assistenzsysteme						
ABS mit elektr. Bremskraftverstärkung und Bremsassistent	ja	ja	ja	ja	ja	
autom. Aktivierung der Warnblinkanlage bei Notbremsung	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	
Autom. Türverriegelung nach dem Anfahren	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	
Elektronische Wegfahrsperr	ja	ja	ja	ja	ja	
Gurtstraffer/Gurtkraftbegrenzer	ja	ja	ja	ja/Höhenverstellung	ja	
Optional u.a.	ESP inkl. Hillholder; Anpassung an Ladung (370 Euro); Einparkhilfe hinten (300 Euro)	ESP inkl. ASR, hydr. Bremsassistent und adapt. Lastkontrolle (400 Euro); Regen- und Lichtsensor (200 Euro); Einparkhilfe hinten(350 Euro);	Parkpilot (300 Euro); Rückfahrkamera (750 Euro)	Sprachsteuerung Blue&Me (810 Euro); Automatisiertes Schaltgetriebe (1.130 Euro); Vorrichtung für Navii/ Fleetmanagement ohne Kabelverhau; CD/ Audio MP3 (65 Euro); Rückfahrwarner (170 Euro)	Seitenwind-Assistent; Automatik-Getriebe (ab 1.417 Euro)	
Lademöglichkeiten						
Ladekante unbeladen	535	k.A.	542	k.A.	673	
Hecktür						
Durchlassbreite oben	1.560	1.562	1.540	1.540	1.565	
Durchlasshöhe	2.030	1.790	1.796	1.790	1.820	
Schiebetür						
Durchlassbreite	1.250	1.250	1.275	1.250	1.300	
Durchlasshöhe	1.755	1.755	1.600	1.790	1.820	
Fahrgeräusch	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	
Federungskomfort	Komfortfederung (100 Euro); Pneumatische Federung an der Hinterachse (ab 1.450 Euro)	Komfortblattfeder (120 Euro)	k.A.	auf Wunsch Luftfederung (+/- 50 mm Ladekantenverstellung/ab 1.800 Euro)	Luftfederung mit Niveua-Regelung (3.950 Euro)	
Besonderheiten	Dokumentenhalter mittig auf dem Armaturenbrett; 12-V-Steckdose Mittelkonsole; Doppeldeckenleuchte mit Verzögerungsschaltung; Multifunktionsdisplay; zahlreiche Ablagefächer inkl. herausnehmbarem Container unter Beifahrersitz	Dokumentenhalter mittig auf dem Armaturenbrett; diverse Ablagen; Kühlfach für 1,5-Liter-Flasche; (Front Kasten L2H2, Einzelbereifung)	ESP Serie; Ablagefach unter Beifahrer-Einzelsitz mit abschließbarem Deckel (100 Euro); beheizbare Frontscheibe	gute Erreichbarkeit der Kleiderhaken, Bedienelemente; ESP Serie; Rückwandisolierung, Armaturenbrett mit integriertem Schalthebel; elastische Kraftentfaltung bei niedrigen Drehzahlen der Motoren erlauben ein schaltarmes Fahren bei niedrigem Geräusch	diverse Ablagefächer im Fahrerhaus; Kleiderhaken im Fahrerhaus; ergonomisches Lenkrad mit aufgedicktem Kranz; ESP Serie; Fahrassistenz-Paket (Totwinkel-, Spurhalte-, Fernlicht-, collision-Prevention Assistent/ ab 790 Euro); Paket Driver Comfort (2.218 Euro); Paket Cabin Comfort (3.176 Euro)	

Technische Daten basieren auf Preislisten der Hersteller; Preise in Euro

	Nissan NV400	Opel Movano	Peugeot Boxer	Renault Master	VW Crafter	Modell
	Trittstufe am Heck bei Heckantrieb	bei Versionen mit Heckantrieb: Trittstufe am Heck; Haltegriffe Laderaum seilt. (100 Euro)	Trittfläche auf der hinteren Stoßstange mit Anti-Rutsch-Belag; Trittmulden in der vorderen Stoßstange	bei Versionen mit Heckantrieb: Trittstufe am Heck Serie	Einstiegsgriff an D-Säule hinten rechts; Haltegriff an der Trennwand, elektr. Schiebetür mit Zuziehhilfe (ab 875 Euro); Auftritt am Heck (95 Euro); breite Trittstufe (310 Euro); Trittstufe unter der Beifahrertür, elektr. ausfahrbar mit Hindernisabschaltung (2.155 Euro)	Ein- und Ausstieg
						Sitzkomfort Fahrer/ Beifahrer
	ja/Doppelsitzbank	ja/Doppelsitzbank	ja/auf Wunsch Einzelbeifahrersitz	Fahrersitz höhenverstellbar; Doppelsitzbank	ja/Doppelsitzbank	Sitzhöhenverstellung
	ja/nein	ja/nein	nein/nein	nein/nein	nein/nein	Sitzneigung
	ja/nein	ja/nein	ja/ja	ja/ja	ja/nein	Längsverstellung
	ja/nein	ja/nein	ja/ja	ja/ja	ja/nein	Lehnenverstellung
	ja/nein	nein/nein	ja/nein	für Fahrer (100 Euro), Beifahrereinzelsitz mit LWS-Stütze (100 Euro)	98	LWS-Stütze
	k.A.	ja/nein	k.A.	nein/nein	150/71	Armlehnen
	Höhenverstellung	Höhen- und Längsverstellung	Tiefenverstellung	Höhenverstellung	Servolenkung mit Sicherheitslenksäule, höhen- und Reichweitenverstellbar (98 Euro); Multifunktionslenkrad (355 Euro)	Lenkrad
	verstellbar auf Außenplätzen	k.A.	höhenverstellbar	auf allen Plätzen, höhenverstellbar	höhenverstellbar/neigungsverstellbar (88 Euro)	Kopfstütze
	k.A.	Einzelsitz Beifahrer mit Längsverstellung; Schwingsitz Fahrer (950 Euro); Komfort-Fahr-/Beifahrersitz mit LWS-Stütze und Armlehne (je 100 Euro);	Fahrersitz gefedert (350 Euro)	gefedelter Schwingsitz für Fahrer (490 Euro); Beifahrerdoppelsitzbank multifunktional, mit umklappbarer Rückenlehne in der Mitte und schwenkbarer Arbeitsfläche (140 Euro)	Beifahrersitz verstellbar (62 Euro); Beifahrerdoppelsitzbank mit Stauraum un ausklappbarer Ablage in der Rückenlehne (345 Euro); Schwingsitz mit LWS-Stütze (375 Euro)	Varianten
						Bedienung
	ja	ja	130	ja	225	Außenspiegel elektr./beheizbar
	ja; mit Hands-Free ab Pro	ja	ja	ja	ja	Zentralverriegelung
	ja	ja	ja	ja	ja	elektr. Fensterheber
	siehe Cool&Sound-Paket/-/1.106	1.500 (inkl. Autom. Abblendlicht, Regensensor, Nebelscheinwerfer)/250/1.295	1.300/150/1.000	1.000/180 (beide 330 Euro)/ 1.200	1.720/155 (beide 310 Euro)/1.395	Klimaanlage/Sitzheizung/ Standheizung
						Assistenzsysteme
	ja	ja	ja	ja	ja	ABS mit elektr. Bremskraftverstärkung und Bremsassistent
	k.A.	k.A.	k.A.	ja	k.A.	autom. Aktivierung der Warnblinkanlage bei Notbremsung
	k.A.	k.A.	ja	ja	k.A.	Autom. Türverriegelung nach dem Anfahren
	ja	ja	ja	ja	ja	Elektronische Wegfahrsperre
	ja	ja	ja	ja	ja/ja	Gurtstraffer/Gurtkraftbegrenzer
	Einparkhilfe hinten ab Pro	Park-Pilot (340 Euro); Rückfahrkamera (500 Euro)	Einparkhilfe hinten akustisch (300 Euro)	ESP mit Beladungserkennung und ASR (450 Euro); Einparkhilfe (310 Euro)	Rückfahrwarnanlage (260 Euro); ParkPilot (665 Euro)	Optional u.a.
						Lademöglichkeiten
	545	542	535	542	670	Ladekante unbeladen
						Hecktür
	1.577	k.A.	1.562	1.577	1.565	Durchlassbreite oben
	1.820	k.A.	1.755	1.820	1.840	Durchlasshöhe
						Schiebetür
	1.270	1.270	1.250	1.270	1.300	Durchlassbreite
	1.780	1.780	1.755	1.780	1.820	Durchlasshöhe
	k.A.	k.A.	k.A.	Front L3H3 dCi 125: 72,9 dB(A)	zusätzl. Außengeräuschkämpfung (175 Euro)	Fahrgeräusch
	k.A.	k.A.	Luftfederung hinten (1.550 Euro)	Luftfederung hinten (2.050 Euro)	Federung hinten Komfort (115 Euro); Schlechtwegeausführung (155 Euro)	Federungskomfort
	diverse Ablagefächer im Innenraum; Kleiderhaken an der Trennwand; Cool & Sound-Paket: manuelle Klimaanlage; Pollenfilter; Radio-CD inkl. Freisprecheinrichtung und Lenkradbedienung (999 Euro); ESP (400 Euro); Einparkhilfe vorne (171 Euro); Fahrer-Assistenz-Paket: Licht- und Regensensor, Nebelscheinwerfer, Tempopilot mit Geschwindigkeitsbegrenzer (350 Euro)	optional Office-Paket (950 Euro): Multifunktions-Doppelsitzbank mit umklappbarer Mittelsitzrückenlehne, drehbare Laptop-Ablage sowie großen Staufächern unter den vorklappbaren Sitzflächen; ausziehbares Clipboard in der Mittelkonsole; Komfort-Fahrersitz mit zusätzlicher LWS-Stütze; Getränkehalter für Fahrer; Ablagen in den Türen; geräuschkämmende Rückwand; Brillenhalter auf der Fahrerseite; Radio CD 30 BT mit MP3-fähigem CD-Player, Fernbedienung an der Lenksäule; Elektr. Fensterheber mit Komfortfunktion auf der Fahrerseite; ESP (500 Euro), Serie bei Heckantrieb	diverse Ablage; ESP (370 Euro); Bordwerkzeug unter Beifahrersitz	zahlreiche Ablagen bereits in Serie (in Türen, über Windschutzscheibe, Handschuhfach; Handyhalterung, Getränkehalter), nochmals erweiterbar um besonderes Ablagenpaket: (Klemmbrett, Brillenablage unter Beifahrersitzbank (290 Euro); Klang & Klima-Paket (999 Euro); Comfort-Plus-Paket (490 Euro); ESP (450 Euro); Automat. Getriebe (950 Euro); Verkleidung der Kabinenrückwand (80 Euro)	ESP Serie; Scheibenwischer- Intervallschaltung mit Regen- und Lichtsensor (270 Euro); Mantelhaken an der B-Säule (5 Euro)	Besonderheiten

Vierer: Aus drei mach vier



Sportliches Understatement:
BMW Vierer Coupé

Text: Clemens Velten
Fotos: BMW



BMW ersetzt mit dem Vierer Coupé nicht nur einfach das bisherige Dreier Coupé, sondern verleiht ihm mehr Eigenständigkeit: Tiefer, breiter, länger, dazu mehr Abstand zwischen den Achsen. Die Kniefreiheit auf den Rücksitzen ist sehr ordentlich.

Das Dach ist etwas abgesenkt und damit die Kopffreiheit hinten leicht reduziert, so dass große Passagiere Tuchfühlung mit dem Dachhimmel aufnehmen. Der Kofferraum fasst 445 Liter und ist damit auch für den Musterkoffer und das Reisegepäck gut gerüstet.

Daten und Preise BMW Vierer Coupé

Modell	kW/PS	l/100 km	KH/VK/TK	Preis (€, brutto)	Wartungsintervalle (km/Jahr)	Abgasnorm/CO ₂ (g)/Effizienz
428i	180/245	6,7 (6,4)	17/23/27	41.100 (43.250)	25.000/1	Euro 5/154 (147)/C (C)
435i	225/306	8,1 (7,4)	17/25/27	47.800 (49.950)	25.000/1	Euro 5/185 (169)/E (D)
420d	135/184	4,8 (4,7)	20/24/27	39.200 (41.350)	25.000/1	Euro 6/124 (121)/A (A)

Daten in Klammern für Automatikgetriebe

Die Rückbank ist geteilt klappbar, auf Wunsch auch im Verhältnis 40/20/40 dreigeteilt (200 Euro).

Der von uns gefahrene 435i mit seinem 306 PS starken V6-Turbobenziner spurtet in 5,1 Sekunden und schnellst mit einem brummigen Sound auf Tempo 100. Seine Kraft entfaltet er Dank der exzellenten Achtgangautomatik, die sich auch per Wipptasten am Lenkrad schalten lässt (2.150 Euro) souverän.

Doch der Vierer kann auch anders: Auf langen Strecken macht er seine Sache ordentlich. Wer das Fahrwerk über den so genannten Fahrerlebnisschalter auf den Comfort-Modus stellt, kann mit ihm ausgesprochen stressfrei und entspannt zu seinem Kundentermin fahren.

Eine serienmäßige Bremsenergie-Rückgewinnung sorgt dafür, dass die Erzeugung von Strom für das Bordnetz nach Möglichkeit auf die Schub- und Bremsphasen verlagert wird. Der Kunde kann für das prädestinierte User-Chooser-Fahrzeug aus drei Ausstattungslinien und einer breiten Auswahl an Sonderausstattungen wählen, allen voran zahlreiche Fahrerassistenzsysteme und neue Online-Dienste.

Der sportlich elegante Vierer wird ab dem 5. Oktober erhältlich sein, im kommenden Jahr wird das Cabriolet folgen.

Jeep GC: Acht statt fünf



Mächtig und aufgewertet:
Jeep Grand Cherokee.

Text: Ute Kernbach
Fotos: Jeep



Der Luxus-Geländegänger Grand Cherokee verbindet die legendären Jeep-Fähigkeiten mit der Dynamik und Handlichkeit einer Limousine, einem hochwertigen Innenraum sowie modernster Allradtechnik und luxuriöser Ausstattung: mächtig im Gelände und komfortabel auf der Straße.

Im ersten Halbjahr 2013 wurden in Deutschland mehr als 1.500 Einheiten des Jeep-Topmodells neu zugelassen, was einem Plus im

Vergleich zum Vorjahreszeitraum von fast sechs Prozent entspricht. Der gewerbliche Anteil lag laut KBA bei 77 Prozent.

Jeep hat dem Grand Cherokee jetzt ein Facelift für das Modelljahr 2014 spendiert. Äußerlich gab es einige Retuschen, die dem Wagen ein frisches, markantes Aussehen verleihen. Die Scheinwerfer wurden etwas flacher und am Heck finden sich Stoßfänger. Dachspoiler und Heckklappe wurden neu gezeichnet.

Wichtigste Neuerung für den ab sofort erhältlichen Jeep aber ist das neue Achtgang-Automatikgetriebe von ZF, das jetzt in allen Motorversionen serienmäßig an Bord ist. Dank des neuen, sanft schaltenden Getriebes und der Eco-Taste konnte auch der Normverbrauch reduziert werden. Wer lieber schaltet, muss auf die Schaltwippen am Lenkrad zurückgreifen.

Für den Vortrieb sorgen die bereits bekannten Motoren: drei Benziner mit 296 PS, 352 PS und 468 PS sowie zwei Dreiliter-Diesellaggregat in den Leistungsstufen 190 und 250 PS. Ob auf der Straße oder im Gelände: Der luxuriöse Jeep gefällt durch vorbildlich sichere Fahreigenschaften und hervorragende Traktion. Serienmäßig bietet bereits die Basisversion Laredo vieles: unter anderem Klimaautomatik, Bi-Xenon und LED-Tagfahrlicht, sprachgesteuertes Infotainmentsystem und Tempomat.

Daten und Preise Jeep Grand Cherokee

Modell	kW/PS	l/100 km	KH/VK/TK	Preis (€, brutto)	Wartungsintervalle (km/Jahr)	Abgasnorm/CO ₂ (g)/Effizienz
3,0 V6 Multijet Laredo	140/190	7,5	23/21/26	45.500	20.000/1	Euro 5/198/B
3,0 V6 Multijet Limited	184/250	7,5	25/26/25	52.900	20.000/1	Euro 5/198/B
3,6 V6 Flex-Fuel Laredo	210/286	10,4	24/27/24	46.500	12.000/1	Euro 6/244/D
5,7 V8 Hemi Overland	259/352	13,0	23/27/28	68.000	10.000/1	Euro 6/304/F
6,4 V8 Hemi SRT	344/468	14,0	24/27/24	76.900	10.000/1	Euro 6/327/G

Volvo: Taufrisch

Volvo startet mit einer taufrischen Produktpalette ins Modelljahr 2014: Mit Ausnahme des großen XC90 sind alle Fahrzeuge des schwedischen Premiumherstellers jünger als ein Jahr. Der kompakte V40 erhält einen neuen Einstiegsbenziner: Der 1,6-Liter-Turbo-Direkteinspritzer T2 leistet 88 kW (120 PS). Das klingt zunächst nach nicht wirklich viel Leistung, reicht für flottes Vorwärtsskommen aber vollkommen aus. Zudem bietet der kleine Benziner mit seinem beachtlichen Drehmoment von 240 Newtonmeter bereits aus niedrigen Drehzahlen heraus kraftvollen Durchzug.

Den immerhin mehr als 1,4 Tonnen schweren Viertürer mit eigenwilligem schrägem Heck beschleunigt das Triebwerk in 9,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h, maximal 195 km/h sind möglich. Den Normverbrauch gibt Volvo mit 5,3 Liter Super je 100 Kilometer an, das entspricht 124 g CO₂/km. Mit einem Basispreis von 22.250 Euro ist der T2 um 2.430 Euro günstiger als der ebenfalls 1,6 Liter große T3 mit 110 kW (150 PS).

Sicherheit wird bei Volvo von jeher großgeschrieben. Jüngste Innovation: Der optionale Notbremsassistent mit automatischer Fußgängererkennung bremst jetzt auch für Fahrradfahrer. Das sensor- und kamerabasierte System registriert Radfahrer, die vor dem Fahrzeug plötzlich ausschlagen, es warnt den Fahrer bei einer drohenden Kollision und bremst notfalls ei-



genständig. Das System ist für alle Volvo-Modelle mit Ausnahme des XC90 erhältlich.

Ein neuer Fernlichtassistent sorgt für maximale Fahrbahnausleuchtung und dunkelt bei Bedarf einen Teil des Scheinwerfers ab, um andere Verkehrsteilnehmer nicht zu blenden. Die zweite Generation des „Blind Spot Information System (BLIS)“ zur Überwachung des toten Winkels arbeitet jetzt radarbasiert und erkennt Fahrzeuge in bis zu 70 Meter Entfernung. Neu ist auch der sogenannte „Cross Traffic Alert“: Er erleichtert das rückwärtige Ausparken, indem er den Fahrer warnt, wenn hinter dem Fahrzeug Fußgänger, Radfahrer oder Autos auftauchen.

Daten und Preise Volvo V40

Modell	kW/PS	l/100 km	KH/VK/TK	Preis (€, brutto)	Wartungsintervalle (km/Jahr)	Abgasnorm/CO ₂ (g)/Effizienz
1,6 T2	88/120	5,3	17/23/19	22.550	30.000/1	Euro 5/124/B



Volvo präsentiert bereits den Modelljahrgang 2014, unter anderem den V40 T2.

Text: Martina Göres

Fotos: Volvo

Range Rover Sport: Abgespeckt

Wer es gern ein wenig wuchtiger, aber auch nobler mag, der greift gern auf den Range Rover zurück. Die Sportvariante des feinen Offroaders wurde nun neu aufgelegt und hat dabei kräftig abgespeckt: Statt rund 2,5 bringt er nur noch gut 2,1 Tonnen auf die Waage. Entsprechend sanken auch die Verbrauchswerte um bis zu 14 Prozent, was für die Basismotorisierung, den 3,0 TDV6, nun einen Konsum von 7,3 Liter je 100 Kilometer bedeutet und Emissionen unter 200 g/km.

Vom Vorgänger übernommen wurden die vielen Fahrprogramme, damit sich die Elektronik auf verschiedene Straßenverhältnisse einstellen kann und dem Luxusliner auch bei Schnee und feuchtem Laub auf der Straße stets dabei hilft, sicher wieder nach Hause zu kommen. Das klappt auch mit schwerem Anhänger ganz gut – jede Ausführung darf bis zu 3.500 Kilogramm an den Haken nehmen.

Wer weder ins Gelände fährt noch massereiche Hänger schleppen will, darf sich auf den modernen Innenraum freuen und Dinge wie ausgezeichneten Komfort sowie den guten Ausblick auf die Straße, genießen. Vor allem das Platzangebot und die Sitze überzeugen auf der Langstrecke. Der Fond verwöhnt mit ausladender Beinfreiheit, so dass Personen jeder Statur ohne anzuecken unterkommen. Mit rund 1.700 Litern Schluckvermögen gehört der Kofferraum keinesfalls zu den kleinsten Ladeabteilen, und auf Wunsch



wird der Range auch zum Siebensitzer. Neu findet sich gegen Aufpreis hingegen der Wattiefenwarner. Ist das zu durchfahrende Wasser zu tief, warnt ein Sensor – und es empfiehlt sich, den Rückwärtsgang einzulegen.

Auf der IAA wird die Hybridvariante vorgestellt, die im kommenden Jahr zum Verkauf stehen soll. Auch der Achtzylinder-Dieselmotor folgt 2014.

Daten und Preise Range Rover Sport

Modell	kW/PS	l/100 km	KH/VK/TK	Preis (€, brutto)	Wartungsintervalle (km/Jahr)	Abgasnorm/CO ₂ (g)/Effizienz
3,0 TDV6 S	190/258	7,3	25/29/28	59.600	26.000/1	Euro 5/194/C
3,0 SDV6 SE	215/292	7,5	25/29/28	69.500	26.000/1	Euro 5/199/C
5,0 V8 HSE Dynamic	375/510	12,8	25/29/28	88.300	26.000/1	Euro 5/298/G

Daten in Klammern für Automatikgetriebe



Nobler Offroader mit jeder Menge Technik: Range Rover Sport.

Text: Hans-Joachim Mag

Fotos: Land Rover

Panamera: E-Hybrid



Porsche kann nun auch Elektro:
Panamera E-Hybrid.

Text: Sabine Neumann
Fotos: Porsche

Ein Durchschnittsverbrauch von knapp zwei Litern? Im neuen Panamera S E-Hybrid ist das möglich. Denn Porsche hat für den neuen Jahrgang des viertürigen Coupés den Hybrid-Antriebsstrang deutlich überarbeitet. Selbst nach einer 85 Kilometer langen Strecke über Berg und Tal sowie einem zügig gefahrenen Autobahnstück

pendelt sich der Verbrauch bei immer noch niedrigen 5,1 Litern ein. Und das mit Klimaanlage und Radio sowie bei normalem Reisetempo. Lediglich auf Höchstgeschwindigkeit muss man verzichten.

Das Geheimnis hinter dem geringen Treibstoffbedarf sind die mehr als 30 Kilometer, auf denen der E-Motor allein für den Antrieb sorgt. Beim bisherigen Panamera Hybrid reichte der Akkustrom für etwa zwei Kilometer. Mit 95 PS ist der neue Elektromotor nahezu doppelt so stark wie bisher (47 PS). Die neue Lithium-Ionen-Batterie mit 9,4 Kilowatt bietet sogar einen fünffach höheren Energiegehalt.

Geladen wird der Akku innerhalb von zwei bis vier Stunden entweder an einer herkömmlichen Haushaltssteckdose oder an einer speziellen Ladestation. Zudem genügt ein Knopfdruck und das System schaltet in den so genannten „E-Charge-Modus“, bei dem der Dreiliter-V6-Benziner (333 PS) den Ladezustand der Batterie verbessert. So bleibt ausreichend elektrische Energie, um sich lokal-emissionsfrei in der Stadt zu bewegen.

Darüber hinaus kann das Betriebssystem wahlweise auf rein elektrisches Fahren, auf Hybridmodus oder sportliches Fahren mit der Kraft der beiden Antriebseinheiten programmiert werden. Nach einem lautlosen Start geht es dann vehement vorwärts. In 5,5 Sekunden ist die Tempo-100-Marke erreicht. Die Maximalgeschwindigkeit liegt bei 270 Kilometern pro Stunde.

Daten und Preise Porsche Panamera

Modell	kW/PS	l/100 km	KH/VK/TK	Preis (€, brutto)	Wartungsintervalle (km/Jahr)	Abgasnorm/CO ₂ (g)/Effizienz
Panamera	228/310	8,4	19/29/29	83.277	60.000/4	Euro 5/196/D
Panamera 4	228/310	8,7	19/29/29	88.513	60.000/4	Euro 5/203/D
Panamera S	309/420	8,7	19/29/29	101.841	60.000/4	Euro 5/204/E
Panamera 4S	420/309	8,9 (9,0)	19/29/29	107.196 (132.662)	60.000/4	Euro 5/208 (210)/D
Panamera S-E-Hybrid	306/416	3,1	19/29/29	110.409	60.000/4	Euro 5/71/A+
Panamera GTS	440/324	10,7	19/29/29	121.595	60.000/4	Euro 5/249/F
Panamera Turbo	520/382	10,2 (10,3)	19/31/31	145.990 (163.364)	60.000/4	Euro 5/239 (242)/F
Panamera Diesel	184/250	6,3	19/29/29	81.849	60.000/4	Euro 5/166/B

Daten in Klammern für Executive-Version

CR-V: Kleiner Diesel



Nun mit sparsamem 1,6-Liter-Dieselmotor:
Honda CR-V.

Text: Martina Göres
Fotos: Honda

Honda setzt auf wirtschaftliche Dieselmotoren: Der 88 kW (120 PS) starke 1,6-Liter i-DTEC ist seit Anfang des Jahres bereits im Civic im Einsatz und erntet viel Lob. Ab Oktober hält der neue Vierzylinder Einzug in dem kompakten SUV CR-V; mit rund 26.000 Euro ist der ausschließlich in Kombination mit Frontantrieb angebotene Selbstzünder um etwa 3.000 Euro günstiger als der 2,2-Liter-Diesel mit 110 kW (150 PS) und Allradantrieb, der weiter im CR-V-Programm bleibt. Der CR-V 1,6 i-DTEC gibt sich mit einem Normverbrauch von 4,5 Li-

ter je 100 Kilometer sehr sparsam, der CO₂-Ausstoß konnte gegenüber dem 2,2-Liter um 30 g/km auf 119 g/km reduziert werden. Damit ist der neue Motor einer der effizientesten Vertreter seiner Klasse. Der Fahrspaß kommt dabei aber keinesfalls zu kurz. Der kleine Diesel zieht bereits aus niedrigen Drehzahlen kraftvoll und zügig durch, erlaubt aber auch schaltfaules, entspanntes Dahingleiten.

Den Sprint von 0 auf 100 km/h erledigt der immerhin 1,6 Tonnen schwere Wagen in 11,2 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 182 km/h. Die kurz gestufte manuelle Sechsgangschaltung ist mit Start-Stopp kombiniert, ein Automatikgetriebe wird nicht angeboten. Für ein verbessertes Handling sorgt neben den eingesparten 116 Kilogramm, die der 4,57 Meter lange Fünfsitzer im Vergleich zum größeren Diesel weniger auf die Waage bringt, auch das optimierte Fahrwerk.

Sechs Airbags, ESP, Zwei-Zonen-Klimaanlage und Audiosystem sind immer an Bord, die Platzverhältnisse für Passagiere und Gepäck sind sehr großzügig. Die im Verhältnis 40:60 geteilte Rückbank lässt sich nach vorn umlegen, dann erweitert sich das Ladevolumen von 589 auf 1.669 Liter – Bestwert im Segment.

Daten und Preise Honda CR-V

Modell	kW/PS	l/100 km	KH/VK/TK	Preis (€, brutto)	Wartungsintervalle (km/Jahr)	Abgasnorm/CO ₂ (g)/Effizienz
1,6 i-DTEC	88/120	4,5	19/24/27	20.450	20.000/1	Euro 5/119/A



Gutes noch besser

Erste Erfahrungen mit der dritten Generation des Škoda Octavia.
Geringe Betriebskosten.



Betriebskosten:

Fabrikat / Modell:	Škoda Octavia 2,0 TDI Green tec DSG Elegance	
Laufleistung jährlich:	40.000	
Laufzeit:	36	48
Restwert von UPE €:	9.024,00	7.176,00
UPE incl. Ausstattung €:	24.000,00	24.000,00
Kosten pro Monat:	1.106,10	1.043,36
Kosten je Km:	0,332	0,313
Kosten gesamt:	39.819,50	50.081,14

VON HANS-JOACHIM MAG

Der Škoda Octavia ist ein Erfolgsmodell, auch im Flottenmarkt. Die Importmarke unter dem Dach des Marktführers VW profitiert von gemeinsamen Rahmenverträgen ebenso wie von ihren guten Produkten, die nicht nur in unseren Betriebskostenberechnungen regelmäßig weit oben rangieren. Das erfolgreichste Modell der Marke, der Mittelklassler Octavia, wurde jüngst renoviert.

Wir führen den Fünftürer mit dem beliebten 2,0-TDI-Motor und 110 kW (150 PS), der unterstützt wurde vom beliebten DSG-Getriebe. Das Gespann ist für seine Qualitäten bekannt und kann diese auch im neuen Octavia zur Geltung bringen. Vibrationsarm, leise und dennoch kraftvoll zieht es die knapp 1.400 Kilo Auto von dannen; das Getriebe schaltet so angenehm ruckfrei und zum richtigen Zeitpunkt, dass man die Schaltpaddel am Lenkrad getrost vergessen kann. Auch auf Autobahnetappen steht immer genug Kraft zur Verfügung.

Vor allem aber beeindruckt der Tscheche mit seinen großzügigen Platzverhältnissen sowohl hinter dem Lenkrad als auch im Fond, wo sowohl die Bein- als auch die Kopfreiheit sehr üppig bemessen sind. Und hebt man die riesige Kofferraumklappe an, bietet sich ein gut zugänglicher

Stauraum von 590 bis 1.580 Liter bei umgeklappten Rücksitzlehnen – das sind durchaus Kombi-Dimensionen. Gegen einen zusätzlichen Obulus finden sich Schienen und verstellbare Ösen zum Zurren der Ladung. Ein Gepäcknetz unter der Kofferraumabdeckung kostet 130 Euro.

Die Armaturen und Schalter sind da, wo man sie kennt oder erwartet; neu ist das Radio/Navigationsystem mit einem großen Monitor, der schon reagiert und Bedienfelder einblendet, wenn man seine Hand dem Display nähert. Seine Handhabung ist logisch aufgebaut, die Navigation mit Sprachsteuerung ebenso tadellos wie die Grafik der Karte auf dem Monitor. Das Mobiltelefon ist fix angemeldet. Keine Frage: Hier hat der VW-Konzern einen großen Schritt nach vorn getan.

Die Qualität der Materialien und deren Verarbeitung hat sich eher noch verbessert; wir erfreuten uns an vielen Staumöglichkeiten – vor allem in den Türen, wo Literflaschen unterkommen. Nett ist der in der Tankklappe untergebrachte Eiskratzer.

Lange Liste von Extras

Ein wenig mehr Studium als früher nötigt die Preisliste ab, was man von anderen Marken ja auch kennt. Zwar beginnt die Preispalette bei rund 16.000 Euro brutto. Doch mit dem großen Diesel, dem DSG-Getriebe und der höchsten Ausstattungsstufe Elegance liegt man schon bei 28.560 Euro. Und man kann dann noch einiges draufsatteln, um die 30.000-Euro-Grenze zu sprengen. Neben den genannten Ladungssicherungssystemen kostet das große Radio/Navigationsystem namens Columbus rund 2.000 Euro, Parksensoren vorne 310 Euro und Alcantara-Sitze 820 Euro. Ein Reifendruckkontrollsystem ist immerhin Serie. Ein (empfehlenswertes) Ersatzrad kostet 95 Euro.

Dennoch bleiben die Kosten überschaubar: Für den von uns gefahrenen Octavia mit der höchsten Ausstattungsstufe Elegance berechneten wir für den 2,0 TDI mit DSG-Getriebe Kilometerkosten von 31,30 Cent je Kilometer, was wohl kaum ein Mitbewerber in dieser Klasse unterbieten dürfte.



Fast schon Kombi-Qualitäten: Die große Heckklappe eröffnet den Zugang zum 1.580 Liter großen Laderaum.



Mehr Fahrberichte unter:
www.fuhrpark.de/fahrberichte

Fotos: Škoda

tauschend



Großer Kleiner

Eigentlich ist der Dreier GT nur der kleine Bruder des Fünfer GT. Doch davon merkt man nicht viel.



Viel Platz und große Klappe:
Der 320d GT kann vor allem mit seinem
Raumangebot punkten.

VON HANS-JOACHIM MAG

„Das ist noch ein Dreier? Der ist ja riesig!“ Aussagen wie diese fielen stets als erste, wenn jemand unseren Testwagen erblickte. Und man muss ihnen eine gewisse Berechtigung zuerkennen. Der Dreier GT wirkt mehr wie ein Derivat des Fünfer – aber den gibt's ja schon. Mit etwas mehr als fünf Meter Länge überragt der von uns bewertete 320d GT sogar den gerade im Fuhrparkmarkt beliebten 320 Touring in der Länge um satte 20 Zentimeter.

Rein subjektiv spielt der GT in einer anderen als der Dreier-Liga. Während man vom Dreier-Innenen eine funktionale Enge gewohnt ist, verwöhnt der GT sowohl den Fahrer als auch die Passagiere im Fond mit viel Raum – wie man es kennt vom – na? – klar, dem Fünfer. Das mag daran liegen, dass man sechs Zentimeter höher sitzt, auf jeden Fall wirkt er luftiger. Insbesondere auf den hinteren Sitzen mutet der Fußraum riesig an – kein Wunder, will er doch genau mit diesem Kriterium punkten.

Und schließlich packt sich der Dreier GT zwischen 25 und 100 Liter mehr Gepäck in den Laderaum als der Kombi. Doch im Alltag lassen sich dessen 495 bis 1.500 Liter besser nutzen. Denn obwohl auch der GT seine Rücksitzlehne dreigeteilt klappt – fernentriegelt und federgespannt sogar –, fehlen ihm für echten Sperrguttransport die Ladehöhe und das Trennnetz des Touring. Beim GT stört zudem die fixe Laderaumabdeckung, von der nur eine Hälfte mit der Heckklappe hochschwingt, während die andere die Ladeöffnung versperrt.

Kleiner Fünfer

Und auch in einer anderen Hinsicht steckt im 320d GT ein kleiner Fünfer. Nicht nur in den Abmessungen ist er dem quiriligen Dreier-Clan fast entwachsen. Schon wegen des längeren Radstands wirkt er – na, nicht sperrig –, aber eben träger. In Kurven biegt er mit stärkerer Seitenneigung, gibt sich früher dem Untersteuern hin, reagiert mehr auf Lastwechsel und lässt das ESP früher regeln.

Betriebskosten:

Fabrikat / Modell:	BMW 320d GT	
Laufleistung jährlich:	40.000	
Laufzeit:	36	48
Restwert von UPE €:	19.747,90	16.680,67
UPE incl. Ausstattung €:	42.016,81	42.016,81
Kosten pro Monat:	1.517,81	1.436,14
Kosten je Km:	0,455	0,431
Kosten gesamt:	54.641,32	68.934,50

Unterstützt wurde der Eindruck zudem von der üppigen Ausstattung unseres Testwagens, die den Basispreis von 39.250 Euro brutto auf satte 62.900 Euro trieb und nahezu alles bot, was man auch von höherklassigen Fahrzeugen erwartet, wenn man viel Geld auszugeben bereit ist. Adaptives M-Fahrwerk (1.100 Euro), Sport-Automatik-Getriebe (2.350), Sportsitze (550), Lordosenstütze (310), diverse Assistenten und das Navigationspaket mit Connected Drive (3.100) waren einige dieser Preistreiber.

43,08 Cent je Kilometer

Das Resultat kann sich freilich sehen beziehungsweise fahren lassen, so komfortabel bewegt einen der 320d GT auch über weite Tagesetappen – und auch hier verschwimmen die Unterschiede zwischen den Baureihen.

Natürlich muss man nicht alle Extras in seinen Dienstwagen packen, die offeriert werden. Aber so ganz ohne dürfte kein 320d GT vom Hof des Herstellers rollen. Kalkuliert man also 50.000 Euro brutto als Zielmarke, dann schlägt der 320d GT mit Kilometerkosten von 43,08 Cent zu Buche, was angesichts der großen Portion Auto nicht allzu viel ist. Und es ist nicht weit entfernt vom Niveau des großen Bruders, der ja eigentlich nur auf dem Papier einer ist.



Mehr Fahrberichte unter:
www.fuhrpark.de/fahrberichte
Fotos: BMW



elegantisch

Sphärischer Luxus

Der Jaguar XF Sportbrake hat das Zeug dazu, sich seinen Anteil im Fuhrparkmarkt der Premium-Kombis zu sichern.



Betriebskosten:

Fabrikat / Modell:	Jaguar XF 2,2 Diesel Sportbrake	
Laufleistung jährlich:	40.000	
Laufzeit:	36	48
Restwert von UPE €:	18.685,63	16.278,53
UPE incl. Ausstattung €:	40.798,32	40.798,32
Kosten pro Monat:	1.654,53	1.567,35
Kosten je Km:	0,496	0,470
Kosten gesamt:	59.563,25	75.232,89

VON FRANK JUNG

Jaguar ist wieder auf dem Sprung. War der Marke in der Vergangenheit nur wenig Fortune im Fuhrparkgeschäft beschieden, so rückt dieses Marktsegment seit kurzem wieder stark in den Fokus des Premiumanbieters. In der Modellpolitik schlägt sich die neue Marschrichtung mit der Einführung des XF Sportbrake nieder. „Für unser Fuhrparkgeschäft ist dies ein ungemein wichtiges Auto“, hob Markenmanager Axel Ecke bei der Vorstellung des Wagens hervor. Und der scheint auf den ersten Blick alle Attribute mitzubringen: gehobene Mittelklasse, Kombi, Dieselmotorisierungen. Grund genug für uns, der flotten Raubkatze einmal ans Fell zu gehen.

Schon rein äußerlich nimmt der Jaguar einen mit seinen sportlichen Linien für sich ein. Wenn uns auch einmal ein Naserümpfen begegnete („Ein Jaguar als Kombi?“), so sind sich die meisten Betrachter doch einig über das gelungene Außendesign. Denn erstens ist der XF Sportbrake nicht der erste Kombi der Marke, und zweitens zählt dieser Kombi zweifellos zu den elegantesten Vertretern dieser Karosserieform.

Und auch beim Interieur werden die Erwartungen nicht enttäuscht. Unser Testwagen empfängt uns mit der Ausstattung „Warm Chacoal“ und dem gediegenen britischen Luxus spezieller

Farbgestaltung der Sitze, der Armaturenoberseite und des Dachhimmels sowie einer Paneel mit strukturiertem Alu und schwarzem Klavierlack (750 Euro). Kaum hat man sich hinter dem Steuer niedergelassen, nimmt der XF einen ganz dezent mit seinen technischen Feinheiten gefangen. Das beginnt mit dem sanft pulsierenden Leuchten des rot umrahmten Starterknopfes, und wie von Geisterhand erhebt sich der runde Wahlhebel für die Automatik aus der Mittelkonsole, und mit einem sphärischen „bssssssss“ schwenken alle vier Lüftungsauslässe in eine offene Position. Ein echter Wow-Effekt.

Bei der Gestaltung des Ladeabteils haben die Entwickler Wert auf ein großzügiges Platzangebot und Praxistauglichkeit gelegt. Über seitlich im Laderaum angebrachte Zughebel lassen sich die hinteren Sitzhälften einfach umlegen, dann entsteht eine komplett ebene und 1.970 Millimeter lange Ladezone mit 1.675 Liter Ladevolumen. Und auch die Breite von 1.064 Millimetern kann sich durchaus sehen lassen. Die Heckklappe verfügt über eine Zuziehautomatik. Auf Wunsch sind eine elektrische Öffnungs- und Schließfunktion (520 Euro) und eine abnehmbare Anhängerkupplung mit Anhängerstabilisierung (1.150 Euro) erhältlich.

Business-Paket

Inzwischen bietet Jaguar ein Business-Paket an, für das der Hersteller einen Kundenvorteil von 4.500 Euro verspricht. Es beinhaltet ein Navigationssystem mit Sieben-Zoll-Touchscreen, eine Bluetooth-Schnittstelle, die Sitzheizung sowie vordere und hintere Einparkensoren inklusive Rückfahrkamera.

Wir fahren den XF Sportbrake mit dem kleinsten Diesel, dem 147 kW (200 PS) starken 2,2-Liter. Diese ausreichend kraftvolle Maschine harmonisiert prima mit dem achststufigen Automatikgetriebe, geht aber bei Beschleunigung etwas rau zur Sache. Mit 7,0 Litern Verbrauch waren wir von den versprochenen 5,1 Liter arg weit entfernt, womit der XF Sportbrake Kilometerkosten von 47,02 Cent generiert.

Fazit: Der Jaguar XF Sportbrake ist ein fuhrparktauglicher Premium-Kombi, den man getrost einmal gegen die deutschen Platzhirsche antreten lassen sollte.



Nobler Kombi für den Fuhrparkmarkt: Jaguar XF Sportbrake.



Mehr Fahrberichte unter:
www.fuhrpark.de/fahrberichte

Fotos: Jaguar

So viel sollte Ihr Fahrzeug

Jaja, der Octavia

Das war fast zu erwarten. Der neue Škoda Octavia unterbietet die Konkurrenz in der unteren Mittelklasse deutlich – auch seinen „Bruder“ VW Passat. So kostet der Tscheche mit 1,6-Liter-TDI und 105 PS nur 24,74 Cent je Kilometer. Der Passat folgt mit gleichem Motor und 29,14 Cent je Kilometer. Dazwischen schiebt sich sogar noch der Renault Laguna dCi 110 (110 PS) mit 28,79 Cent.

Da haben auch die Premiumhersteller nichts zu melden: So kommt der Audi 2,0 TDI (120 PS) auf 32,08 Cent, der BMW 316d (111 PS) auf 32,63 Cent und der Mercedes C 200 CDI (136 PS) auf 38,34 Cent.

Auch bei den stärkeren Motorisierungen lässt der Octavia das Feld hinter sich: Mit dem 150-PS-TDI kommt er auf 27,35 Cent, während der Passat mit 177 PS 34,39 Cent kostet. Da ist sogar der A4 mit gleichem Motor mit 34,31 Cent günstiger.

Der komplette Datensatz – also die Fahrzeugdaten und die zugrunde gelegten Kosten – können Sie sich auf unserer Homepage www.fuhrpark.de als pdf-Datei herunterladen.

kosten

WAS DIE DATEN AUSSAGEN

Preis: Der Preis ist die unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers ohne Mehrwertsteuer in Euro. Handelsübliche Nachlässe ohne Rahmenverträge wurden berücksichtigt.

Wertverlust: Für die Berechnung der Fahrzeugkosten wird der Wertverlust des Fahrzeuges zugrunde gelegt, nicht die Abschreibung, um Kauf- wie auch Leasingfahrzeuge in der Kostenberechnung erfassen zu können. Als Quelle dienen die Restwertprognosen von EurotaxSchwacke.

Finanzierung: Bei der Zinsberechnung wird ein durchschnittlicher Zinssatz von 8,5 Prozent kalkuliert.

Kraftstoff: Als Berechnungsgrundlage dient ein bundesweit errechneter Durchschnitt der Netto-Preise (Diesel: 1,18 €, Super: 1,31 €). Der Durchschnittsverbrauch basiert auf Angaben von Fahrzeug-Dienstleistungszentrum GmbH (FDZ).

Laufzeit/Laufleistung: Die Berechnungen basieren auf einer Laufleistung von 40.000 Kilometern im Jahr bei zwei Laufzeiten: 36 und 48 Monate.

Servicerate: Die der Berechnung zugrunde gelegten Wartungs- und Reparaturkosten basieren auf Angaben von FDZ und schließen Reifenersatz nicht ein.

Reifen: Berechnungsgrundlage ist eine Laufleistung von 50.000 Kilometern für Sommerreifen sowie für einen Reifen der durchschnittlichen Preisklasse. Winterreifenumrüstung wurde nicht in die Kalkulation aufgenommen.

Versicherung: Bei den Versicherungskosten wird die Haftpflicht (KH) mit 85 Prozent und die Vollkasko (VK) mit 85 Prozent (Zulassung Hannover Stadt) angesetzt. Für die Haftpflicht-Versicherung gilt sieben Millionen Euro Deckung, für die Teilkasko 150 Euro Selbstbeteiligung und für die Vollkasko 500 Euro Selbstbeteiligung. Als Kalkulationsgrundlage werden die Tarife von 78 Versicherungen herangezogen und ein Mittelwert errechnet. Unter Berücksichtigung des Umstandes, dass in vielen Fuhrparks das Stückprämiën-Modell Geltung hat, wurden Diesel und Benzin in der Berechnung gleich gestellt. Sollte dies in Ihrem Fuhrpark nicht der Fall sein, neigt sich das Pendel weiter zugunsten des Dieselmotors.

Kfz-Steuer: Steuerbefreiung Euro 4, Euro 5 sowie Steuererhöhung ab 1.1.2004 sind in der Kalkulation mit eingerechnet.

Verwaltungskosten: Als Pauschale für die Verwaltungskosten im eigenen Hause oder bei einem externen Dienstleister werden 12,78 Euro je Auto und Monat inklusive einer Fahrzeugwäsche im Wert von 4,25 Euro angesetzt.

Sonstiges: Zulassungs- und Überführungskosten werden auf die Laufzeit verteilt.



Der gesamte Datensatz zum Download:
www.fuhrpark.de/betriebskosten

Fabrikat / Modell:	Audi A4 1,8 TFSI Ambiente		Audi A4 1,8 TFSI Ambiente		Audi A4 2,0 TFSI Ambiente multitronic		Audi A4 3,0 TFSI quattro S tronic Ambiente		Audi A4 2,0 TDI DPF Ambiente	
Laufzeit (Mon.) bei 40.000 km/Jahr	36	48	36	48	36	48	36	48	36	48
Kosten pro Monat:	1.247,25	1.169,72	1.254,23	1.169,19	1.367,20	1.266,92	1.652,21	1.536,17	1.156,24	1.079,29
Kosten je Km:	0,374	0,351	0,376	0,351	0,410	0,380	0,496	0,461	0,347	0,324
Kosten gesamt:	44.901,01	56.146,74	45.152,46	56.121,14	49.219,05	60.812,29	59.479,38	73.736,00	41.624,51	51.805,70

Fabrikat / Modell:	Audi A4 2,0 TDI DPF Ambiente		Audi A4 2,0 TDI DPF Ambiente		BMW 320i		BMW 328i		BMW 335i	
Laufzeit (Mon.) bei 40.000 km/Jahr	36	48	36	48	36	48	36	48	36	48
Kosten pro Monat:	1.189,41	1.107,52	1.228,22	1.143,59	1.288,91	1.208,56	1.437,63	1.345,05	1.702,89	1.596,10
Kosten je Km:	0,357	0,332	0,368	0,343	0,387	0,363	0,431	0,404	0,511	0,479
Kosten gesamt:	42.818,75	53.160,77	44.215,96	54.892,29	46.400,72	58.010,66	51.754,56	64.562,32	61.304,06	76.612,80

Fabrikat / Modell:	BMW 316d		BMW 318d		BMW 320d		Fiat Sedici 1,6 16V 4x2 Easy		Fiat Sedici 2,0 Multijet DPF 4x4 Easy	
Laufzeit (Mon.) bei 40.000 km/Jahr	36	48	36	48	36	48	36	48	36	48
Kosten pro Monat:	1.147,74	1.087,57	1.198,55	1.135,15	1.237,21	1.169,04	1.072,23	1.014,52	1.067,06	1.013,89
Kosten je Km:	0,344	0,326	0,360	0,341	0,371	0,351	0,322	0,304	0,320	0,304
Kosten gesamt:	41.318,68	52.203,50	43.147,83	54.487,39	44.539,52	56.114,04	38.600,36	48.697,09	38.414,23	48.666,59

Fabrikat / Modell:	Ford Mondeo 1,6 Ti-VCT Ambiente		Mondeo 1,6 Eco Boost Start+Stop Trend		Ford Mondeo 2,0 EcoBoost Trend		Ford Mondeo 1,6 TDCi Trend		Ford Mondeo 2,0 TDCi Ambinete	
Laufzeit (Mon.) bei 40.000 km/Jahr	36	48	36	48	36	48	36	48	36	48
Kosten pro Monat:	1.184,03	1.110,25	1.268,56	1.188,97	1.405,40	1.319,62	1.206,85	1.121,35	1.211,43	1.127,90
Kosten je Km:	0,355	0,333	0,381	0,357	0,422	0,396	0,362	0,336	0,363	0,338
Kosten gesamt:	42.625,03	53.291,87	45.668,09	57.070,35	50.594,41	63.341,71	43.446,78	53.824,85	43.611,50	54.139,24

Fabrikat / Modell:	Ford Mondeo 2,0 TDCi Ambiente		Mazda 6 2,0 SKYACTIV-G Center-Line		Mazda 6 2,5 SKYACTIV-G Sports-Line		Mazda 6 2,0 SKYACTIV -D Sports-Line		Mercedes Benz C 180 Blue Efficiency	
Laufzeit (Mon.) bei 40.000 km/Jahr	36	48	36	48	36	48	36	48	36	48
Kosten pro Monat:	1.210,20	1.126,07	1.197,38	1.123,68	1.416,50	1.323,37	1.300,55	1.198,24	1.378,78	1.267,32
Kosten je Km:	0,363	0,338	0,359	0,337	0,425	0,397	0,390	0,359	0,414	0,380
Kosten gesamt:	43.567,04	54.051,18	43.105,79	53.936,41	50.994,09	63.521,92	46.819,66	57.515,41	49.636,11	60.831,51

Fabrikat / Modell:	Mercedes Benz C 200 Blue Efficiency		M. Benz C 200 CDI DPF Blue Efficiency		M. Benz C 220 CDI DPF Blue Efficiency		M. Benz C 250 CDI DPF Blue Efficiency		Opel Insignia 1,4 Turbo ecoFlex St.+St. Active	
Laufzeit (Mon.) bei 40.000 km/Jahr	36	48	36	48	36	48	36	48	36	48
Kosten pro Monat:	1.458,13	1.343,15	1.379,31	1.277,88	1.395,35	1.289,44	1.557,09	1.427,22	1.241,86	1.152,37
Kosten je Km:	0,437	0,403	0,414	0,383	0,419	0,387	0,467	0,428	0,373	0,346
Kosten gesamt:	52.492,77	64.471,27	49.655,32	61.338,14	50.232,78	61.892,94	56.055,26	68.506,42	44.707,05	55.313,69

Fabrikat / Modell:	Opel Insignia 1,6 Turbo Edition		Opel Insignia 2,0 Turbo Edition		Opel Insignia 2,0 CDTi Selection		Opel Insignia 2,0 CDTi Edition		Peugeot 508 120 Vti EGS6 Access	
Laufzeit (Mon.) bei 40.000 km/Jahr	36	48	36	48	36	48	36	48	36	48
Kosten pro Monat:	1.347,35	1.252,80	1.501,92	1.402,57	1.082,44	1.007,25	1.198,04	1.114,45	1.189,79	1.120,17
Kosten je Km:	0,404	0,376	0,451	0,421	0,325	0,302	0,359	0,334	0,357	0,336
Kosten gesamt:	48.504,63	60.134,59	54.069,07	67.323,18	38.967,78	48.347,89	43.129,45	53.493,70	42.832,41	53.768,22

Fabrikat / Modell:	Peugeot 508 155 THP Active		Peugeot 508 FAP 115 Access		Peugeot 508 FAP 140 Active		Peugeot 508 FAP 160 Autom. Active		Renault Laguna 2,0 Tce 170 Autom. GT	
Laufzeit (Mon.) bei 40.000 km/Jahr	36	48	36	48	36	48	36	48	36	48
Kosten pro Monat:	1.250,98	1.171,78	1.108,69	1.040,69	1.170,43	1.098,05	1.281,75	1.201,51	1.451,01	1.365,19
Kosten je Km:	0,375	0,352	0,333	0,312	0,351	0,329	0,385	0,360	0,435	0,410
Kosten gesamt:	45.035,19	56.245,43	39.912,90	49.953,35	42.135,56	52.706,51	46.142,98	57.672,41	52.236,27	65.529,27

Fabrikat / Modell:	Renault Laguna dCi 110 FAP Expression		Renault Laguna dCi 150 FAP S+S Paris		Škoda Octavia 1,4 TSI Green tec Active		Š. Octavia 1,8 TSI Green tec DSG Ambition		Škoda Octavia 1,6 TDI Green tec Active	
Laufzeit (Mon.) bei 40.000 km/Jahr	36	48	36	48	36	48	36	48	36	48
Kosten pro Monat:	1.029,99	959,57	1.222,87	1.130,24	955,41	908,44	1.100,89	1.038,73	868,09	824,62
Kosten je Km:	0,309	0,288	0,367	0,339	0,287	0,273	0,330	0,312	0,260	0,247
Kosten gesamt:	37.079,60	46.059,23	44.023,45	54.251,40	34.394,85	43.605,31	39.631,99	49.859,15	31.251,33	39.581,64

Fabrikat / Modell:	Škoda Octavia 2,0 TDI Green tec Ambiente		Toyota Avensis 1,8 Life		Toyota Avensis 2,0 D-4D Life		Toyota Avensis 2,2 D-4D Life		Volvo S60 T3	
Laufzeit (Mon.) bei 40.000 km/Jahr	36	48	36	48	36	48	36	48	36	48
Kosten pro Monat:	965,27	911,71	1.186,78	1.119,93	1.106,45	1.041,80	1.203,35	1.133,94	1.247,03	1.160,53
Kosten je Km:	0,290	0,274	0,356	0,336	0,332	0,313	0,361	0,340	0,374	0,348
Kosten gesamt:	34.749,75	43.761,95	42.723,95	53.756,75	39.832,27	50.006,18	43.320,59	54.429,17	44.893,09	55.705,65

Fabrikat / Modell:	Volvo S60 T4		Volvo S60 D3		Volvo S60 D4		Volvo S60 D5		VW Passat 1,4 TSI Trendline	
Laufzeit (Mon.) bei 40.000 km/Jahr	36	48	36	48	36	48	36	48	36	48
Kosten pro Monat:	1.343,40	1.246,90	1.163,05	1.075,36	1.201,30	1.109,77	1.273,77	1.174,01	1.116,14	1.050,69
Kosten je Km:	0,403	0,374	0,349	0,323	0,360	0,333	0,382	0,352	0,335	0,315
Kosten gesamt:	48.362,45	59.851,13	41.869,92	51.617,32	43.246,66	53.269,18	45.855,72	56.352,65	40.180,94	50.433,05

Fabrikat / Modell:	VW Passat 1,4 TSI Comfortline		VW Passat 2,0 TSI Comfortline		VW Passat 1,6 TDI BlueMotion		VW Passat 2,0 TDI DPF Blue Trendline		VW Passat 2,0 TDI DPF BI.Mo. Tec. Comfortl.	
Laufzeit (Mon.) bei 40.000 km/Jahr	36	48	36	48	36	48	36	48	36	48
Kosten pro Monat:	1.229,42	1.150,47	1.324,93	1.238,89	1.037,86	971,36	1.158,89	1.079,89	1.230,56	1.146,27
Kosten je Km:	0,369	0,345	0,397	0,372	0,311	0,291	0,348	0,324	0,369	0,344
Kosten gesamt:	44.258,95	55.222,45	47.697,57	59.466,64	37.362,99	46.625,45	41.719,92	51.834,87	44.300,13	55.020,74

Vorschau

10-2013

**Fuhrparkmanagement:****Veranstaltungen:****Fokus:****Transporter:****Autos:****Anzeigenschluss:****Erscheinungstermin:**

Wintercheck für den Fuhrpark

Reines Fuhrparkmanagement

bfp-AKADEMIE

Die neuen Winterreifen

Elektronische Fahrtenbücher

Marktübersicht Personentransporter

Praxistest Volvo V40 D3

Fahrbericht: Mercedes-Benz CLA

10.09.2013

02.10.2013

bf forecasts

Restwertbewertung*

**DIESE BEWERTUNGSSKALA GILT FÜR
ALLE RESTWERTBETRACHTUNGEN
DER VORANGEGANGENEN SEITEN!**

6: SEHR GUT**5: GUT****4: BEFRIEDIGEND****3: AUSREICHEND****2: MANGELHAFT****1: UNGENÜGEN**

* UNGEWICHTETER KLASSENDURCHSCHNITT; QUELLE: BÄHR & FESS FORECASTS GMBH, SAARBRÜCKEN



Vertrauter Störenfried

Wer mit dem Auto und der Familie eine längere Tour startet, ist meist gut vorbereitet. Navi für die Orientierung, Unterhaltung für den Nachwuchs, Kaffchen für die Aufmerksamkeit und Snacks für alle sind dabei, aber auch ein ganz besonders nerviger Mitfahrer, der gerne unterschätzt wird. Nein, es sind nicht die nörgelnden Kinder auf der Rückbank. Die Gefahr droht vom vertrauten Gesicht auf dem Beifahrersitz, denn der Schatz kann ganz schön anstrengend werden, behauptet eine aktuelle Studie unter 500 Autofahrern.

Demzufolge empfinden fast die Hälfte aller Männer ihre Ehefrauen als „lästige“ Mitfahrer. Im Vergleich dazu halten knapp ein Drittel der Damen ihren angetrauten Partner für einen „irritierenden“ Beifahrer.

Generell kommt ständiges Gemecker am Fahrstil gar nicht gut an. Nörgelnde, alles besser wissende Beifahrer sind laut einer Umfrage des amerikanischen Versicherungsportals „Insurance“ die größte Plage. Egal, ob Frau oder Mann am Steuer sitzt – 47 Prozent beider Geschlechter wollen diese Spezies nicht neben sich haben.

Mitfahrer, die ständig Kommentare zum Weg abgeben, bringen knapp ein Drittel der Autofahrer in Rage. Knapp ein Fünftel lässt sich von niemals enden wollenden Gesprächen stören. Von Beifahrern, die ständig Angst haben und mitbremsen, sind 15 Prozent genervt, und wer eigenmächtig das Radio und die Musikrichtung bestimmen will, ist immerhin bei jedem Zehnten nicht gern gesehen.

Überraschend: Nach den Ehepartnern steht die Mutter auf Platz zwei der nervigsten Begleiter im Auto, gefolgt von Freunden. Erst dann kommt der eigene Nachwuchs. Und selbst da werden Unterschiede gemacht: Heranwachsende Mädchen empfinden sieben Prozent am nervigsten, kleine Mädchen und Jungs nur vier Prozent. Der beste Mitfahrer ist demnach der jugendliche Sohn.



PREMIUM-PARTNER



Hüsches Gruppe
KFZ-SACHVERSTÄNDIGEN-ZENTRALE



2014

**Deutscher
REMarketing
KONGRESS**

SAVE THE DATE

**DIE Informations- & Kommunikationsplattform
für „Automotive Remarketing“ in Deutschland**

11./12. Februar 2014 | Vogel Convention Center, Würzburg

- Themenschwerpunkte mit Fokus auf den kompletten Lifecycle eines Gebrauchtwagens
- Praxisnahe Fachvorträge, Expertengespräche und Remarketing „Best Practices“
- Begleitende Fachaussstellung

Infos und Voranmeldung unter
www.deutscher-remarketing-kongress.de

KONTAKT

Silke Meyer, Eventmanagerin, Tel.: 0931/4 18-2941,
Fax: 0931/4 18-2900, E-Mail: silke.meyer@vogel.de



TIPP!

Hier geht's zum
Highlight-Video 2013

VERANSTALTER

**GEBRAUCHTWAGEN
PRAXIS**

kfz-betrieb



Vogel Business Media

www.vogel.de

WER BEI PARIS AN GUTE GESCHÄFTE DENKT, HAT RECHT.

DER RENAULT MÉGANE GRANDTOUR PARIS MIT BUSINESS-PAKET.



MÉGANE GRANDTOUR PARIS ENERGY dCi 110 START & STOP

Leasingsonderzahlung:	2.950 € ¹
Laufzeit:	36 Monate
Gesamtleistung:	60.000 km
Leasingrate:	120 €/Monat ¹
Technik-Service:	19 €/Monat ^{1,2}
Business-Paket:	15 €/Monat ¹

154 €/Monat¹

www.renault.de



Flottina Award 2012
1. Platz: Beste Groß-
kundenbetreuung der
Importeure
Flottenmanagement
03/2012

RENAULT
Fleet Services

DRIVE THE CHANGE



ANGEBOTE, DIE MAN NICHT ABLEHNEN KANN. Der Renault Mégane Grandtour Paris ENERGY dCi 110 Start & Stop für 154 Euro mtl. inkl. Technik-Service und Business-Paket. Genießen Sie Ihre Geschäftsreise mit Navigationssystem TomTom® 2.0 LIVE, Klimaautomatik, Radio CD MP3 mit Bluetooth®-Freisprecheinrichtung, einstellbarer Lendenwirbelstütze, Einparkhilfe hinten und Tempopilot.

Renault myfirst

Gesamtverbrauch innerorts/außerorts/kombiniert (l/100 km): 3,9/3,2/3,5; CO₂-Emissionen kombiniert (g/km): 90 (Werte nach Messverfahren VO [EG] 715/2007).

¹ Preise sind Nettoangaben zzgl. gesetzlicher USt. Ein Angebot für Gewerbekunden von Renault Fleet Services. Renault Fleet Services ist ein Produkt der ALD AutoLeasing D GmbH, Nedderfeld 95, 22529 Hamburg in Kooperation mit der RCI Banque S.A. Niederlassung Deutschland, Jagenbergstraße 1, 41468 Neuss. ² Der Technik-Service deckt die Kosten für alle Wartungsarbeiten, Wartungskosten und Verschleißreparaturen (gemäß AGB) für die Vertragslaufzeit ab. Bei allen teilnehmenden Renault Partnern.